LA FERIA DE MELO

REFLEXIONES ECONÓMICAS

Sobre los departamentos
de Cerro-Largo, Teinta y Tres, Rocha,
Minas y Maldonado

POR

FRANCISCO J. ROS



1902

Tip. de «El Nacional», 25 de Mayo, 202

MONTEVIDEO

LA FERIA DE MELO

LA FERIA DE MELO

REFLEXIONES ECONÓMICAS

sobre los departamentos de "Cerro-Largo", "Treinta y Tres", "Rocha", "Minas" y "Maldonado

POR

FRANCISCO J. ROS

Melo, 25 de septiembre de 1902.

Señor diputado por el departamento de Treinta y Tres, D. Francisco J. Ros.

La comisión directiva de la «Sociedad Rural de la Exposición-Féria de Melo», que me honro en presidir, me ha cometido el encargo de invitar á usted para asistir á la inauguración de nuestra segunda exposición de ganaderia, que tendrá lugar el dia 15 de octubre del corriente año.

Creo oficioso manifestar á usted con cuanto placer verá la Comisión que presido, su presencia en el torneo de ganaderia en que se halla empeñado el Departamento, conocidas como nos son sus ideas respecto á actos de esta naturaleza.

Con tal motivo, nos es grato saludar á usted con nuestra consideración más distinguida. — *Ramón E. Silveira,* presidente. — *Angel Blocona,* secretario.

Montevideo, octubre 19 de 1902.

Señor don Ramón E. Silveira, Presidente dela «Sociedad Rural de la Exposición-Féria de Melo.

Mi estimado amigo:

Por haber estado enfermo varios días, me he visto obligado á demorar hasta hoy la

contestación á su atenta nota del 25 de septiembre pasado, en la que se dignaba invitarme, en nombre la benemérita «Sociedad Rural de la Exposición Féria de Melo» para asistir á la inauguración de esa hermosa fiesta del progreso que tuvo lugar en esa ciudad el día 15 del corriente.

Me había propuesto concurrir á la exposición, pues de antemano habíaselo prometido á usted hace algún tiempo, pero, como lo imprevisto generalmente interviene en sentido contrario á las resoluciones del hombre, precisamente cuando debí emprender el viaje, tuve que rendir tributo á una pasajera pero incómoda dolencia, que me ha tenido, y aún me tiene imposibilitado para alejarme de mi casa. De otro modo me habría dado el gusto de presenciar el triunfo del esfuerzo,—que inspirado en la fe que en la suerte futura de esa opulenta región del país, ha obtenido esa progresista sociedad, tan dignamente presidida por usted,—al recibir el justo y merecido premio á sus perseverantes afanes, con el resultado positivo y brillante, que ha alcanzado al realizar en los confines más apartados de la República, una fiesta tan útil como patriótica y necesaria, y acompañada al mismo tiempo por la simpatía y el aplauso de todos.

—

La buena y nueva simiente que acaba de llevarse desde lejos para confiarla á las entrañas fecundas de la ganadería de Cerro Largo, hemos de verla multiplicada en valiosa prolificación dentro de un lustro,

cuando los vacunos que hoy solo promedian 160 kilos de carne, logren alcanzar á 250 kilos;—y las majadas que hoy sólo dán 1 kilo 456 gramos de lana como término medio por unidad, lleguen siquiera á rendir 2 kilos 141 gramos, que es la mediana del departamento de Flores,—el que no obstante servirme de modelo comparativo está recién á medio camino,—y entonces se reconocerá, con gratitud, el inmenso servicio que les han prestado á los estancieros de Cerro-Largo, los que, proporcionándoles en exposiciones ferias la ocasión de obtener reproductores finos, y llevándoselos á tan apartadas distancias desde nuestras más acreditadas cabañas, les han facilitado su adquisición en ventajosas condiciones, para que con ellos se duplique, en breve tiempo, su capital pecuario.

Esta última afirmación queda comprobada con sólo decir que en la misma área de campo y con la misma cantidad de ganado, —mejorado en calidad,—en cada centenar de vacunos que ahora sólo dan 160 kilos de carne cada uno, ó sean 16.000 kilos los cien, pueden conseguirse 25.000 kilos sin grandes esfuerzos; pudiendo alcanzarse al doble todavía, si el proceso de la refinación se continúa; — y que con 100 ovejas que sólo dán actualmente 145 kilos 600 gramos c/u, según el promedio que arroja la estadística de Cerro-Largo, pueden obtenerse, por lo menos, como en el departamento de Flores, 214 kilos y 100 gramos. Y es que Flores, como ya lo he consignado, está todavía en la mitad del camino, lo que quiere decir que

puede llegarse á obtener, sin ninguna dificultad, 400 kilos de lana con 100 ovejas!

La actualidad multiplicada por cuatro dentro de la misma área de campo, con sólo perfeccionar las razas!

El campo, agrandado cuatro veces en su extensión, como consecuencia del rendimiento!

Grande y encomiable obra, digna de todo aplauso, ha sido, pues, la que acaba de realizar la «Sociedad Rural de la Exposición-Féria de Melo.

Qué útil sería también, señor Silveira, si conjuntamente con ella pudiera llevarse á cabo una cruzada redentora para convencer al hombre de nuestras campañas, de que la fortuna puede adquirirse ó duplicarse, en pocos años, si todos se dispusieran á trabajar con perseverancia una jornada de ocho horas todos los días hábiles, dedicándose á amansar las vacas chúcaras para estrujarles las ubres llenas de leche, que actualmente no se convierte en quesos ni en manteca; — á cultivar un potrero de alfalfa para despreocuparse de la amenaza constante de la flacura del ganado en invierno; — á construir aguadas y abrevaderos para que no les asusten las sequías del verano; — á plantar árboles para que sirvan de abrigadas á las reses estenuadas en los fríos temporales de julio y agosto y para que dén fresca sombra en las horas sofocantes del estío á los animales enloquecidos ó abrumados por el sol.

Ocho horas de trabajo diario que se traduzcan, como premio á la fatiga que producen, en quesos, manteca, fardos ó parvas de

forrajes, ganados gordos y mansos, huertas de verduras que faciliten y mejoren la alimentación de la familia que ahora, en gran número, sólo come carne, fariña y mate;—y que se traduzcan en árboles frutales y maderables para negocio, consumo de la casa, y aplicaciones apropiadas á las industrias agro-pecuarias

Ocho horas de trabajo cada día, que aparejen con su entretenimiento y producto pecuniario, la virtud de alejar al hombre de las pulperías, obligándole á olvidar la desidia, la vagancia, el alcohol, los naipes y otros vicios, fuerzas constantes y terribles que empujan despiadadamente hacia el crimen, la locura y el deshonor; — fuerzas que si no fueran la resultante directa de deficiencias de organización social, parecerían designios diabólicos con la misión de inundar nuestras cárceles, que sólo en los departamentos de campaña han inscrito 4.836 pensionistas en el año 1900; y en cuya misma época el manicomio nos ofrecía la espantosa cifra de 1.062 dementes, y lo que es tanto ó más desconsolador aún: en las páginas de la estadística, destinadas á la población, los guarismos del abominable renglón consagrado á registrar los nacimientos de hijos ilegítimos nacidos en los hogares campesinos, dá para Cerro-Largo solamente, en el quinquenio de 1896 á 1900, la desconsoladora suma de 2.004 hijos ilegítimos en los 5.684 nacimientos que durante ese tiempo tuvieron lugar en esas ricas campañas!

Casi la mitad!

Demostración tremenda é inquietante del

desequilibrio moral en que viven las familias rurales á quienes queremos encomendar la perfección del capital pecuario!

Correjir, pues, estas profundas deficiencias de organización social por medio del trabajo, esa oración redentora del progreso que debe rezarse varias horas cada día, es una conquista nacional, porque es conquistar la felicidad y el perfeccionamiento humano, en medio á una barbarie que no confesamos por vanidad ó por vergüenza; es libertar esos factores de nuestra etnografía de las miserias y estrecheces de la vida en que se encuentran, dándoles en cambio: buena mesa, casa cómoda, abrigo confortable, ánimo alegre, alma tranquila, porvenir asegurado, respeto social indiscutible, medio de trasmitir nobles ejemplos de dignidad personal para la prole, y de obtener la conciencia de haber contribuído á la riqueza, al bienestar y al engrandecimiento del Uruguay.

Dichosos días, días venturosos sean aquéllos venideros en que, en lugar de decirse, como ahora, «qué guapo es ese hombre que lo mismo duerme sobre los cojinillos mojados de su apero que sobre el suelo duro», se diga: «es tan mísero su estado, que ni un pobre lecho tiene para echarse á descansar, viéndose obligado á dormir sobre las prendas del recado.»

Dichosos y venturosos sean los días en que se diga: «Era tan mísera la vida del gaucho, que sólo la empleaba en domar potros y pensar en la guerra, que era su constante ensueño; sin preocuparse jamás de si

del trigo salía el pan que no extrañaba,—ni si de las ubres se obtenía el queso y la manteca que tampoco necesitaba,—ni como elemento comercial, ni como manjar alimenticio. Para él, el forraje cultivado por el hombre no era mejor ni más necesario que cualquier yuyo nacido dónde quiera; lo mismo le era un rancho de terrón oscuro, estrecho y sombrío, que una alegre casa blanqaeada ámplia y aereada;—los relojes para medir el sueño, el descanso y el trabajo eran aparatos despreciables. No extrañaba la mesa ni el mantel; como le era indiferente sentarse sobre una buena silla ó sobre sus propios talones No comprendía la necesidad de rodear su casa de árboles frutales ni de sembrar una huerta que le diera papas, cebollas, moniatos, porotos, habas, arvejas, ni plantas aromáticas,—porque teniendo carne asada ó cocida en puchero, y después mate y cigarro,—una guitarra, y no impidiéndosele que mezclara á sus empresas de varón reproductor el ideal de guerrear y si acaso de llegar á ser comandante con una divisa blanca ó colorada, ya estaba satisfecho »

Predicar, pués, ocho horas de trabajo diario y constante para la generalidad de la masa campesina que no cumple esa ley, es una obra muy meritoria, más meritoria, mucho más meritoria, que la de enriquecerlos al obligarlos á que perfecionen sus ganados con reproductores que dupliquen el valor de los que ahora tienen.

Ambas conquistas, deben ser paralelas.

Y no se diga que estoy exajerando, porque en esas mismas campañas existen es-

tancieros progresistas en cuyas casas se disfrutan las mejores comodidades de la vida.

Yo lo sé, pero desgraciadamente el porcentaje de esos estancieros ó habitantes de la campaña es muy reducido al lado de los que tienen á sus hijos descalzos en odiosa promiscuidad con sus desharrapad s peones y con los perros y las gallinas;—y á sus mujeres en completo desaliño, sin una máquina de coser,—y sin alumbrar la obscuridad de la noche con una lámpara de kerosene, para leer á su luz y en familia algun libro entretenido ó algun periódico de sus pueblos ó de la capital.

Predicar ocho horas de trabajo diario y constante, con una distribución inteligente, es complementar la obra iniciada con el perfeccionamiento de las razas ganaderas; es enriquecer la población de las campañas, es redimirla, es dignificarla.

Ocho horas de trabajo diario, á la larga, tienen que sentirse; tienen que verse en la forma de un aumento enorme de riqueza, porque ningún capital industrial obedece y compensa el esfuerzo del hombre como el que se emplea en las industrias agro-pecuarias en países como el nuestro.

Tal debe ser, tal es ya la ley de la vida nueva en el Uruguay.

Hay que predicar un horario para distribuir el trabajo en las faenas rurales.

En la ciudad, las necesidades brutales pero lógicas de la lucha por la existencia ya lo han impuesto,—exageradamente quizás,—y en condiciones menos higiénicas. Le toca ahora á la campaña dárselo, sin esperar

á que la distribución del tiempo sea la consecuencia derivada de la estrechez. Para eso hay que crear necesidades y elegirlas, en lugar de esperarlas, porque crearlas es buscar comodidades, halagos para la vida, que necesitan para realizarse, de mayor número de brazos que aumenten la población, y con ésta, el consumidor;—y que como consecuencia recíproca acentúen las garantías y las probabilidades de éxito para el productor.

Pero había que empezar por algo y se ha empezado bien, porque se ha empezado por el principio, mejorando la ganadería que es nuestra más determinada vocación económica.

Se ha predicado la necesidad y la conveniencia de modificar nuestros ganados criollos por otros mejores, y la prédica empieza á triunfar en las exposiciones-férias.

Ahora prediquemos la necesidad de explotar los nuevos ganados con otras formas de actividad para convencer á los que los adquieran, que el que trabaje á la moderna no será vencido por la sequía, ni lo empobrecerá la flacura, ni le preocuparán los fríos, pues el trabajo proporciona forrajes, aguadas y abrigadas.

Usted, que es hombre que tiene fe en estas propagandas y que ya lleva tanto realizado, inicie ahí la nueva cruzada; la cruzada del trabajo.

Como consecuencia de ella, se aumentará la población, se valorizará la tierra y se garantizará la realización de las grandes obras del porvenir, como la colonización y la construcción de los ferrocarriles desde hace tantos años proyectados.

Pero antes de pasar adelante y circunscribiéndome siempre al departamento de Cerro-Largo (que no es una excepción del fenómeno económico-social que apuntamos, porque este fenómeno es general en el norte, nordeste y parte del este del país)—debo decir, que además de las deficiencias sociológicas expuestas y que se encuentran encarnadas en gentes que por singular combinación se hallan mezcladas con otras, que, á la inversa de aquéllas, luchan por levantar el nivel de la moral y del progreso de la república, y que en la mezcla forman el complejo conjunto de los 2744 propietarios que declaran poseer 1141 fincas urbanas, 506 edificios rurales de material y 928 casas de adobe diseminadas dentro del perímetro departamental, siendo además los dueños y ocupantes, por diversos conceptos, de la enorme superficie de un millón y medio de hectáreas de fértiles campañas en las que pacen,—y de los cuales también son dueños —591.007 animales vacunos;—31628 caballares y mulas;—662 184 ovinos y 5247 porcinos, (según la estadística, pero según cálculos míos que ya he publicado existen 732 968 unidades mayores y 805.414 menores) explotados por 954 propietarios de campo y 303 arrendatarios, los que con sus familias, agregados y sub-arrendatarios forman un total aproximado de 30,000 personas, que sumadas con las que viven en los centros urbanos de Melo y Artigas sólo dán una densidad de 2 habitantes 47 por cada kilómetro cuadrado;—pues bien, debo decir, que además de estos propietarios, arrendata-

rios y sub-arrendatarios y sin alterar por eso la cifra de los 36.396 habitantes del conjunto, pulula—entre esa misma población y sin estar fuera del censo,—una falange peregrina, flotante, nómade, cuyo número no se puede determinar, que no tiene campo propio ni arrendado, ni capital alguno que justifique medios de existencia

Me refiero al peón, al antiguo agregado ó «puester »; al domador, al ex-soldado y al vagabundo; á los que después de cerrados los campos con el alambrado fueron lanzados por innecesarios, haraganes ó perjudiciales á los caminos públicos, viéndose obligados desde luego, al encontrarse frente á frente con as exigencias implacables de la lucha por la vida, á acamparse con sus proles hambrientas en los pedazos de tierra fiscal ó en abandono;—haciendo vida primitiva, —carneando vacas y ovejas ajenas en el misterio de las tinieblas, para devorarlas después en el fondo de sus chozas escondidas entre los pajonales que pestañean las cañadas ó entre las malezas de los montes enredados.

Esos desgraciados, fruto natural y lógico de la haraganeria propia y de la de los propieterios á cuyo amparo vivieron hasta hace algún tiempo, han llegado á constituir un peligro social, un verdadero *pauperismo* uruguayo — (aunque la palabra parezca un sarcasmo entre nosotros) — por falta absoluta de ocupación, apesar de ofrecerse por sueldos mezquinos de indio, de tres á cinco pesos mensuales y *hasta por la comida solamente;* lo que, no obstante, no consiguen,

porque su condición miserable es la resultante directa de la falta de aspiraciones, de iniciativas y de amor al trabajo de los hacendados á cuyas puertas golpean y de cuyos feudos fueron arrojados; porque en su indolencia y en su desprecio por toda comodidad ó bienestar, no necesitan de ayuda ajena, no necesitan de brazos de terceros, desde que no ponen en actividad los propios.

Si estos propietarios sembraran la tierra con forrajes, ó con maíz, solamente y en la cantidad absolutamente necesaria para salvar los animales que anualmente se les mueren de flacos, tendrían, con el valor de veinte ó veinticinco de las reses que pierden, con que compensar bien un par de peones, á quienes podrían exigirles un trabajo diez veces retributivo del sueldo que les dieran.

No quiero hablar ya de otras explotaciones más adelantadas, como la cremería, en las que cada hombre, pagado con 10 pesos mensuales y bien alimentado, puede dejar como compensasión de su sueldo un beneficio de 40 ó 50 pesos por lo menos.

Si estos estancieros, casi bárbaros, sembraran quince ó veinte hectáreas de alfalfa, si plantaran una chacra de trigo y maíz y cultiváran una huerta de verduras, y para eso tuvieran que ocupar cinco peones que ganaran 10 pesos cada uno, les costaría al año el sostenimiento de esa gente 600 pesos por concepto de sueldos. ¡Lo que importan 60 reses muertas en un solo temporal de invierno!

Y cuántas veces 600 pesos saearían del trabajo metodizado de esos cinco hombres

arrancados á la miseria; y cuánto alegrarían su casa con cinco trabajadores más!

Y qué: ¿acaso no hay colación para cinco trabajadores en cada uno de los 1257 establecimientos rurales de Cerro-Largo?

Ya lo creo, puesto que con sólo forrajear á los ganados y hacer aguadas y abrigadas, habrían evitado una mortalidad que, un año con otro, representa tres, cuatro ó cinco veces más que los gastos que ocasionaran; y eso, sin contar lo mucho más que valdrían los ganados engordados con el forraje cosechado.

Habría bueyes fuertes y gordos para transportar las mercaderías que hoy no pueden salir de Nico Pérez durante el invierno; habría caballos de tiro apropiados para el trabajo, habría vacas capaces de dar diez litros de leche cada día, habría verduras con qué alimentar mejor á la familia;—habría más población, más movimiento, más garantías, más animación, y se podría colocar fácilmente y en nobles ocupaciones una cifra muy superior á la de los vagos que pululan sin campo ni hogar, aún cuando á ellos se les sumaran los mil y pico de menesterosos que salpicaron de tristeza las alegrías de la fiesta del progreso que acaban de realizar ustedes el 15 del corriente cuando se presentaron allí con la mano de mendigos estirada demandando el óbolo de la caridad.

Hay, pues, que predicar el trabajo, porque en él está el secreto del bienestar futuro; por que aquí el pauperismo es algo inconcebible todavía. Hay mucha savia de vida en la

sociedad uruguaya; y estas deficiencias, que sólo pueden ser de carácter pasajero, no son más que una consecuencia de la falta de observación y de estudio de fenómenos, que si bien son nuevos entre nosotros, no son incurables, y ni siquiera pueden tener larga duración.

Pero, mientras esas anormalidades no se corrijan, ellas han de impedir el desarrollo de muchas aspiraciones de progreso.

Así por ejemplo: queremos realizar la construcción del ferrocarril de Nico Pérez á Melo y á cada momento lanzamos la aspiración hacia los cuatro cuadrantes de la república, en tono de esperanza, en tono de súplica, en tono de desesperación y hasta algunas veces *en tono de amenaza á los ingleses por su tardanza en hacernos disfrutar de tan hermosa realidad!*

Y los ingleses no se ríen, porque son gentes muy circunspectas; pero no obstante, cuando se les habla de lo mucho que vá á producir la línea á Melo, fundándose en lo que produce la de Nico Pérez, ellos, que son prácticos, y que, como dijo alguién ahí por Melo, *no se conmueven con discursos,* y saben que el capital no tiene fibras para esa clase de emociones, siguen callados, esperando que nosotros entremos primero en el camino de las iniciativas prácticas y más demostrativas de la posibilidad de realizar con libras esterlinas esa gran obra.

Si cada discurso pronunciado en estos últimos 20 años para hacer votos por la realización de la obra, hubiera tenido la mágica virtud de producir el importe de un

kilómetro de vía, á esta hora tendríamos completa y construída toda la red ferroviaria del Uruguay.

Pero, será en vano que se pronuncien discursos exaltando la imaginación de los habitantes de Cerro-Largo para hacerles desear más la obra de lo que la desean; porque así, con demostraciones abstractas de la necesidad y sin decir de donde sale el dinero necesario para pagar la garantía del capital, no se tienden rieles sobre campañas que, por ahora, sólo ofrecen ganados criollos que se transportan al arreo y una población de menos de tres habitantes por kilómetro cuadrado, vale decir: sin densidad; y cuando, además, una gran parte de esa población no se dedica á explotaciones industriales, y otra parte, como estamos viendo, se resigna á vivir—y hasta parece que quisiera seguir viviendo—en la inacción rutinaria.

Sin embargo, hay que hacer el ferrocarril y puede hacerse; pero, para eso, debemos dejar el camino ya trillado de las promesas abstractas, de lo que se supone que va á dar la región que se quiere explotar, para buscar, en cambio, por otros rumbos mejores y más cortos los medios de convencimiento hechos para seducir el capital que para esa obra tiene que venir del exterior.

Vea usted como pienso yo a este respecto:

En primer término, no hay que confiar en otro capital que en el capital inglés, puesto que es el único que tiene audacia para venir á América en grandes sumas, porque

ya está vinculado á estos países y porque no tenemos una sola línea férrea que no haya sido construída con libras esterlinas de cuño británico.

El capital inglés con vinculaciones en los países americanos, está repartido entre algunos sindicatos que jamás se hacen competencia unos á otros; de manera que los sindicatos ó comanditas que operan sobre el Uruguay ó la Argentina, están perfectamente seguros de que no tendrán que cuidarse de la intervención de los sindicatos formados para el Brasil, Chile ó el Perú.

Por consiguiente, si el sindicato que opera en el Uruguay, y que explota las líneas de Minas y Nico Pérez entiende que no ha llegado todavía la hora de emprender esta nueva especulación, será en balde que vayamos á proponerla á otras comanditas.

Luego, todo lo que se diga en son de amenaza de quitarles la concesión á tal ó cual empresa, creyendo que eso servirá de presión,—ni nos hará bien, ni nos hará mal. Ni nos hará bien, porque no se estimulará ningún interés, ni nos hará mal porque el capital no se resiente. El capital no tiene mas que dos fibras en su áureo organismo: la timidez y la audacia, según resulten heridas por el cálculo.

No hay que esperar que una compañía inicie su marcha á Melo partiendo de la punta de los rieles de Nico Pérez para ser tributaria de los 206 kilómetros construidos entre este punto y la capital; ni hay que esperar tampoco que los 120 kilómetros construidos entre Montevideo y Minas sean con-

tinuados por otra empresa nueva, al menos por ahora, y por algunos años, en mi opinión.

Cada kilómetro de vía férrea está aforado en nuestro país, según la ley de la materia, en 25.000 $ y la garantía que el estado ofrece sobre el capital que se emplee en tal concepto es de 3 1/2 $_0/^0$.

Ahora bien: la región del Este necesita construir, por lo menos, 680 kilómetros de vía, sin contar el trozo entre Artígas y Melo que no tiene objeto práctico y que es un contrasentido económico, como ya lo he demostrado en otra ocasión y he de demostrarlo acabadamente muy pronto en un *Memorándum sobre cuestiones de fomento* que voy á publicar.

Tampoco incluyo en ese kilometraje la continuación de la línea de la Sierra á Maldonado, porque es otro contrasentido económico que sólo puede ser defendido por el interés local, pero nunca y con regulares razones económicas, con criterio de estadísta, por quien sepa que los ferrocarriles no deben luchar con las vías fluviales ó marítimas que son consideradas las más perfectas y económicas; y respecto de las cuales, como acaba de resolverse en la segunda conferencia pan-americana, sólo deben considerárseles como complementarias.

Pués bien; así, aún con estas reducciones, la región del Este necesita, sin embargo, para realizar la misión de progreso que le está encomendada por su excepcional posición geográfica, de 680 kilómetros ferroviarios por lo menos, que á razon de 25.000 $ el kilómetro, representan un capital de

diez y siete millones de pesos, que requieren un servicio de garantia, (por lo menos durante algún tiempo) de 595.000 $ al año, suma que como todos sabemos no puede salir sinó de un nuevo impuesto que tiene que ser pagado por todo el país.

¿Y cuál es la fuente de recursos, que sin grande conmoción para nuestra economía nacional pueda darnos de una manera regular y garantida esa suma anualmente?

Para resolver este problema, yo no veo otro medio que crear un impuesto anual de cuatro centésimos sobre cada unidad de ganado mayor y de un centésimo sobre cada unidad de ganado menor.

Si hay quién crea que de otro modo es posible la realización de esa grande obra, y que ella pueda llevarse á cabo sin precederla y complementarla con otros medios de explotación concurrentes y combinados, debe exijírsele que exponga sus ideas sin vacilaciones, con claridad y sin demora, porque el que hiciere tal afirmación, contrae desde luego el compromiso de explicar su plan sin más trámite, desde que este asunto, que no es para los zonzos ni para los que no lo entienden, por ser de gran interés nacional, está pidiendo con urgencia que se le dé solución práctica.

Yo por mi parte, predico con el ejemplo exponiendo mi plan y desenvolviendo sin reserva mis ideas.

A mi juicio, no hay más solución que la de crear un modesto impuesto sobre toda la ganadería nacional.

¿Y quién dirá que es un impuesto alto este

que yo considero necesario? ¿quién dirá que es exagerado ó muy gravoso?

No puede decirse semejante cosa de un impuesto que no representará más que el *cuatro por mil.*

Ahora, frente á este impuesto que hay que exigirle al capital ganadero, presentemos las ventajas retributivas que compensarán ese esfuerzo económico.

Desde luego, las 5.214.400 hectáreas de superficie que constituyen la hermosa región del Este y que en conjunto hoy solo pueden avaluarse, unas con otras, á razón de siete pesos la hectárea como *máximun*, valdrán en cuanto se construyan las vías férreas, y se realicen los medios de progreso que también voy á exponer, diez pesos como *minimun* la hectarea, diferencia que por sí sola producirá una valorización inmediata de *diez y seis millones de pesos,* sin contar que los ganados de las zonas más apartadas que hoy tienen que venderse con diferencias de un peso, y peso y medio de desmérito, por cabeza, en relación á los que á iguales distancias tienen ferrocarril, habrán contribuído, en gran parte, á remunerar la módica contribución que por algunos años, *pero no muchos,* habrá que abonar para hacer frente á la garantía del capital ferroviario del Este.

Se objetará, por el egoismo localista, que el capital que representan los ganados que no son de la región del Este tendrán que contribuir también al impuesto.

¿Y qué argumento es ese?

¿Qué fuerza de resistencia lógica tiene ese argumento?

¿Acaso no han pagado antes, y no están pagando aún, los intereses todos de la región del Este, la parte proporcionalmente contributiva que han demandado y están demandando aún, más de mil cien kilómetros, de las diferentes líneas que en un total de más de dos mil kilómetros están tendidas en todas direcciones sobre los departamentos de Montevideo, Canelones, San José, Colonia, Mercedes, Florida, Durazno, Río Negro, Paysandú, Salto, Artigas, Tacuarembó y Rivera; y entre las cuales hay algunas, como la que une á Paysandú con el Salto, que por ser paralela á una vía fluvial no se libertará jamás del servicio de garantía? ¿Habrían podido esos departamentos por sí solos costear los ingentes capitales que han sido necesarios para realizar esas líneas?

Pués ahora, es la región del Este, privada todavía de esos beneficios del progreso, la que por derecho propio y con el de reciprocidad adquirido en la colaboración económica prestada durante tantos años al resto del país, solicita de las otras zonas de la república, la justa, la necesaria y urgente devolución de esfuerzos económicos, para poder salir del atrazo en que se halla, y buscar el justo y necesario equilibrio exigido por la hora de progreso á que hemos alcanzado

Además: ésta región del Este va á contribuir por su parte con más de *ciento treinta y dos mil pesos anualmente.*

Pero sobre todo, y esto es lo que más nos interesa á los orientales de cualquier departamento: la zona del Este le vá á devol-

ver al país, con creces, con opulenta gratitud, el sacrificio que se haga en su favor; porque por sus condiciones naturales, muy superiores á las del resto del país, y por su condición geográfica excepcionalísima en el mapa de esta América, está destinada á un desenvolvimiento tan extraordinario, que sólo puede ocultarse á los que no están en condiciones de apreciar los fenómenos económicos de nuestra época.

La más modesta, la más pobre actualmente de las divisiones administrativas del este,—«Treinta y Tres»,—que económicamente se encuentra aún en estado de larva, y que no alcanza á pagar su presupuesto con sus rentas, está á punto, ya, de romper la crisálida y tender sus alas de oro para elevarse y presidir desde el punto céntrico que le ha tocado en suerte en la geografía política de aquélla parte del país, las importantísimas convergencias de movimiento y de fuerzas comerciales que van á constituir en su capital el nódulo económico más estratégico que pueda haber en el interior. Con más de cincuenta mil hectáreas de tierras superiores, apropiadas para todo cultivo, en sus fértiles vegas que tocan las márgenes de los caudalosos y navegables Cebollatí, Tacuarí, Olimar y Parado, por todos los cuales se puede salir al exterior, tiene que producir trigos, harinas y forrajes para una enorme exportación hacia un mercado consumidor que no hay que buscarlo, porque lo tiene allí, en frente, á siete horas de distancia, y que está pidiéndole actualmente á las colonias argentinas, que están á 48 horas de distancia,

30.000 sacos de harina y 20.000 de trigo todos los meses!

Muy pronto verá demostrado el país esto que estoy diciendo, por que tan luego como esté hecho el análisis de aquellas tierras, análisis que en estos momentos practica el ingeniero Machiavelo, pienso exponer las pruebas en que fundo este aserto, hijo de un convencimiento que se deriva de hechos y observaciones reales é indiscutibles.

Yo he de demostrar y he de convencer también al capital, de que en ninguna otra parte del país, y en ninguna parte de la Argentina, hay lugar más aparente para la colonización y con un porvenir más garantido por el éxito.

Pero, cada cosa á su tiempo, y no debo perder de vista que esta nota vá tomando ya largas proporciones, que sin embargo, no quiero limitar tampoco mucho, porque yo sé, que lo que le estoy diciendo á usted, lo sabrán después por su intermedio todos los habitantes de esa parte del país, y yo tengo mucho interés en que lo sepan, y es una obligación patriótica mía, exponer lo que sé y he aprendido en más de veinte años de observaciones y estudios, sobre la naturaleza, condiciones económicas y evolución de las mismas en esa espléndida región de la repúblicea, que pocos conocen en el conjunto de su geografía, de su economía, y de su sociología; y respecto á la cuál, no obstante, se ha planeado tanto por quienes no la han visto ni en fugaz recorrida veraniega.

—

La colonización debe venir sin demora,

sin pérdida de tiempo, el año próximo si es posible, porque tiene el éxito asegurado, y porque es la única manera de poblar y transformar económica y socialmente esa parte del país, para garantirle en seguida la construcción de sus ferrocarriles que vendrán casi simultáneamente, cuando menos, en su iniciación.

El éxito lo presagian desde ya sus tierras fértiles y baratas; un mercado consumidor seguro á sus puertas, y las propias necesidades que monopolizarán el primer rendimiento, desde que lo demandará Cerro-Largo, que con sus 37.236 habitantes que necesitan 4.468,320 kilos de trigo anualmente, sólo cosecha 1.737,187 kilos; Treinta y Tres, que con sus 25.800 habitantes que necesitan 3.096,000 kilos, sólo cosecha 233,853 kilos; Rocha, que con sus 30.428 habitantes que necesitan 3 651,360 kilos sólo cosecha 600.000 kilos... pero, ¿á qué seguir demostrando una cosa que todo el mundo conoce, y á qué demostrar también que el maíz presenta los mismos *déficits* que el trigo, para convencerse de la necesidad y posibilidad de la colonización?

Sólo por el Ferrocarril Central del Uruguay, según una estadística que su administrador el señor Hudson ha tenido la bondad de hacerme, en el año pasado, fueron transportados de aquí á Nico Pérez, 1.303,928 kilos de harina.

Y todo esto, sin contar el mercado de Río Grande, que considerado en proporción es un consumidor monstruoso, cuyas fauces no llenarán en algunos años nuestras futuras co-

lonias del Este, en las que se podrán moler sus trigos sin gastar carbón, con la fuerza hidráulica de sus caudalosos ríos; que á la vez son los caminos más baratos del mundo y por los cuales se vá sin riesgos y sin demoras y en menos de lo que tarda el sol en salir por el este y ocultarse en el oeste desde el punto de producción al de consumo.

Hay que crear, pues, cuatro colonias en el eje central de la región del Este sobre sus arterias navegables y próximas al futuro trazado del ferrocarril; y crearlas con un año de anticipación al comienzo de éste, como también hay que realizar simultáneamente otras obras de progreso.

Y, ¿cómo hacemos esto? ¿con qué medios y en qué forma?

—

Ante todo, lo primero que se necesita para plantear y resolver el problema de la vialidad de una región ó de un país, es conocer perfectamente bien su topografía, sus producciones, sus peculiaridades económicas, su colocación estratégica en la geografía política y comercial, y los rumbos hacia donde ha de mandar sus productos por la vía más corta y más barata á los mercados de consumo más convenientes.

Y bien: con ese criterio estudiaré á la ligera y en cuatro rasgos, cada uno de los cinco departamentos que constituyen nuestra región del Este, y así sabremos desde luego que rumbos debe tomar su intercambio comercial.

—

Cerro-Largo, situado sobre la frontera del

Brasil, es la más avanzada hacia el norte, y la más lejana á la vez, de ese conjunto de jurisdicciones administrativas·

Su suelo es, sin disputa, no solo el mejor de toda la región del este, sinó que quizás, y sin quizás, es también el mejor de toda la república; — tanto por su topografía, que es la resultante de una orografía formada por los relieves más apropiados para generar una red hidrográfica abundantísima y bien distribuída, como por la fertilidad de su suelo, que ofrece las tierras más ricas de húmus y aparentes para todo cultivo. Su clima agradable y templado, completa además el conjunto de estos dones de una naturaleza espléndida.

Sus producciones, sin embargo, se reducen á los productos de una ganadería á la antigua, muy atrasada en calidad y medios de explotación, puesto que de sus 591.007 bovinos, 30.999 equinos y 629 mulares, apenas si resultará un 8 ó 9 por ciento mestizado, y de este mismo porcentaje, la mitad en su primer grado, y la otra mitad en segundo. Sus 662.184 ovinos, sólo producen 964.385 kilogramos de lana regular, ó sea á razón de 1 kilo 456 gramos por cada oveja, lo que prueba que también este ganado, que suma muy pequeña cantidad, está distante todavía de llegar, no digo á su perfección, pero ni siquiera á la altura del de Flores, que sin ser de lo mejor, dá sin embargo, 2 kilos 141 gramos por unidad,—ni del de Soriano, que dá 2 kilos 137 gramos, ni del de San José, que dá 2 kilos 084,—ni del de Colonia, que dá 2 kilos 061 gramos.

Está, pues, Cerro-Largo, en el punto inicial de una reforma evolutiva en su ganadería, que comenzada hace muy poco tiempo, ha sido tomada con un calor y una fe que nos prometen la continuación de un desenvolvimiento creciente.

Su agricultura se reduce, como ya lo he dicho, á producir 1.737,187 kilos de trigo sembrados en 2 513 hectáreas, cuando sólo para su propio consumo necesita, en el peor de los casos, alimentando á los habitantes con la cuota mínima que se fija para este cálculo: 4.468,320 kilos. El maízque recoje, sólo asciende á 3.691,961 kilos, sembrados en 6.573 hectáreas, cuando, y desde que se dedica ya á una evolución ganadera de refinación extensiva é intensiva, que reclama abundante y buena alimentación, necesita una cantidad inmensamente mayor. Lino no produce, avena tampoco; la cebada se reduce al cultivo de ocho hectáreas, y nada más.

Ni una hectárea de forrajes!

De modo que, hoy por hoy, las necesidades de transporte de Cerro-Largo, se reducen á las que imponen la lana, los cueros secos y las de sus mercaderías, para satisfacer el consumo de una población de 27.236 habitantes, cuya mayor parte pertenece á las campañas y son pobres consumidores. Sus ganados, criollos en su casi totalidad, son livianos y de fácil transporte por sí mismos.

Sus centros urbanos se comunican con Nico-Pérez, por medio de diligencias que hacen viajes alternados, y en un viaje con

otro transportan—según datos que he podido obtener—una decena de pasajeros como término medio, de donde resulta un movimiento anual de 1.800 pasajeros de Melo á Nico-Pérez y de otros 1.800 en sentido opuesto.

Este es el cálculo que indudablemente hacen los capitalistas ingleses para saber cuánto puede darle Cerro Largo á una línea férrea que por cada kilómetro cuesta $ 25.000 y que demanda de garantía solamente un 3 1/2 por ciento equivalente á $875 al año. Y hay que convenir que en ese interés no es un aliciente para que vengan los 17 millones de pesos que costarán las líneas de la región del Este. ¡Una montaña de oro! Y para que esa montaña venga hacia nosotros, hay que ponerle delante otras montañas de trigo, otras montañas de animales que no puedan caminar de pesados, otras montañas de forrajes para esos ganados; y también, algunos millones de kilos de quesos y de manteca; y en lugar de dos habitantes y medio por kilómetro cuadrado de territorio, presentarle siquiera cinco habitantes.

Bien, pues, esto quede dicho ingenuamente, pero esperando que no sea causa de desconsuelo, ni se vaya á creer que para llegar á formar esas montañas y apilar esos miles de kilos de productos de la cremería, ni para atraer y avecindar esos nuevos pobladores se necesite toda una edad. Cerro Largo ya tiende por su propio instinto á desarrollar sus fuerzas económicas; ha llegado ya, felizmente, al momento de darse cuenta de su situación geográfica y de sus propias fuerzas naturales.

Supongamos ahora á Cerro Largo en las condiciones que tiene que encontrarse dentro de cinco ó seis años,—si persevera con fe en la obra iniciada, y si la propaganda de la necesidad del trabajo encuentra eco, —es decir: con un par de colonias agrícolas en plena producción, y con el cincuenta por ciento de sus ganados en una mestización de segundo grado.

¿Qué hace entonces Cerro Largo, cuando tenga esos sus ganados con tipos de exportación, y cuando esas sus colonias hayan rebasado con su producción el nivel de las necesidades del propio y abundante consumo y se encuentre con su población aumentada por el esfuerzo artificial pero seguro de la colonización?

¿Traerá á Montevideo sus ganados? ¿A Montevideo, que no es consumidor sino agente intermediario entre los puntos de producción interiores y los mercados de consumo en el exterior?

¿Y si esos puntos de consumo para Cerro Largo no son, ni la Argentina, que es competidora, ni el Paraguay ni Chile, que serían los que lógicamente obligarían á bajar á Montevideo, buscando el camino más corto, —y si por el contrario, los mercados de consumo están en el Brasil y en Europa, que no quedan á ese rumbo ¿á qué tendrían que bajar esos ganados á Montevideo, que es mandarlos en sentido contrario al que se debe, en una distancia de 450 á 500 kilómetro por tierra, para después desandarla otra vez en sentido opuesto por mar, para encontrarse frente al punto de producción á las

muchas horas de viaje y con un presupuesto de gastos inútiles que es superior á todo cálculo?

Cerro Largo tiene, pues, que sacar sus cuentas sobre este asunto; como las tienen que sacar Treinta y Tres, Rocha, Minas y hasta Maldonado tambien, para ponerse de acuerdo en un plan y con un criterio económico racional y conveniente del que me voy á ocupar más adelante, despues que exponga algunas razones previas y necesarias.

Sostengo que los ganados de Cerro Largo tienen que ser colocados en el Brasil ó en Europa, y que por consiguiente no les conviene venir á Montevideo.

Veamos ahora si á las futuras producciones de su auspiciosa agricultura les conviene venir á la metrópoli.

Desde luego, mi contestación es clara y concreta en sentido negativo.

No les convendrá. Primero, porque Montevideo es exportador de cercales; segundo, porque la Argentina lo es también, al punto, que, al Brasil solamente, que queda una gran distancia más lejos que de Cerro Largo, le envió el año pasado 122:372.000 kilos de trigo y 14:234.000 kilos de maíz, y este año de 1902, y solo en el primer cuatrimestre, le había enviado ya 67:918.000 kilos de trigo y 1:170.000 de maíz, sin contar el Estado de Río Grande que, como he dicho, consume el solo 30.000 sacos de harina y 20.000 de trigo todos los meses procedentes de la Argentina, de modo que, ni los productos de la ganadería ni los de la

agricultura, tendrán conveniencia en venir á la capital para buscar salida al exterior.

La cuestión, como se vé, es más compleja de lo que á *prima facie* parece, y por eso es menester estudiarla bien y en sus diversos factores, para poder resolverla acertadamente.

¿Por dóndc han de salir, pues, los productos de Cerro Largo?

Lo diré más adelante. Por ahora queda hecho este ligero apunte á su respecto para deducir sus consecuencias después.

Antes, estudiemos los demás departamentos del Este...

—

Treinta y Tres que es el lindero de Cerro Largo por el sud y que ocupa la parte media de la zona del Este, presenta á la observación del estadista los mismos caracteres generales, dentro, naturalmente, de la relatividad, aunque su rango económico sea inferior.

En las 653.932 hectáreas de superficie que se encierra dentro de su perímetro departamental, sólo pueden censarse 25.800 habitantes, que dan una densidad de 2,70 c. habitantes por kilómetro cuadrado, computándose en ese cálculo tanto los que viven en las 396 casas de los centros urbanos, como los que diseminados por sus campañas han constituído sus hogares en 322 edificios de material y 771 ranchos de adobe, repartiéndose la propiedad entre 1954 dueños; lo que no impide que entre ellos y sin alterar la cifra del censo, pupule, como en Cerro Largo,—aunque en menos cantidad—un pobrerío vaga-

bundo y miserable que constituye un verdadero peligro y está evidenciando una desorganización social que adquiere mayor relieve cuando nuestra vista se fija en la página que la estadística del departamento dedica á la inscripción de los nacimientos; y se ve que en el quinquenio de 1896-1900, de los 3753 registrados, sólo 2664 son legítimos y los 1089 restantes ilegítimos!

En todo concepto atribuímos este fenómeno á las mismas causas expuestas para Cerro Largo, y creemos que sólo el grito enérgico de «*Al trabajo!*», complementado con «la escuela», es el remedio que puede conjurar el mal.

Y sin embargo, esta sociedad en cuyo seno se produce esta triste degeneración económico-social, es duña no solo de los bienes que acabamos de enumerar, sino que además tiene un capital ganadero de 382.803 vacunos, 29.160 yeguares, 384 mulares y 892.815 ovinos, si bien son de clase inferior, en los que apenas puede calcularse un 10 °/. de mestización.

Sus lanas, aunque con un aumento de peso de cuarenta y cuatro gramos por cabeza, sobre las de Cerro Largo, solo alcanzan á una producción total de un millón doscientos sesenta mil seiscientos ochenta y cuatro kilos, ó sea á razón de 1 kilo 412 gramos por cabeza, tipo que demuestra cuán lejos está todavía de una explotación perfecta.

Su agricultura presenta también los mismos caracteres rudimentarios y atrasados que la de Cerro Largo, pues sólo produce 233.853 kilos de trigo mal sembrado en 251

hectáreas, y cuando las necesidades de su propio consumo le piden desde ahora 3.096.009 kilos, denunciándole por consiguiente un *déficit* de kilos 2.862.146 que tiene que comprarlos fuera del departamento.

En cuanto al maíz, bastará consignar que sólo recoje 2.324.353 kilos sembrados en 4.404 hectáreas; y después de eso, la estadística sólo le acredita un producido de 430 kilos de cebada!

Nada de alfalfa, ni de avena, ni de lino, ni de cualquier otro cultivo!

Tenemos, pues, que la ganadería está recién en el comienzo de una evolución hacia el mejoramiento de razas, que logre duplicar ó triplicar su valor actual, anhelo que de seguro se verá realizado dentro de breves años, porque el convencimiento de la necesidad y de las ventajas económicas que comprende, está ya latente en el espíritu de todos y de cada uno de los criadores de este departamento. De manera que las exigencias de transporte que habría que satisfacer para esta industria que todavía no produce los derivados de la cremería y que sus ganados livianos sólo requieren ser arreados, quedan reducidas al tráfico de las mil doscientas sesenta toneladas de lana; de los cueros secos, y por último, á las mercaderías de un comercio de poca amplitud, desde que, por lo menos, 20.000 de los 25.800 habitantes que arroja la estadística viven en campaña, y sus necesidades, como ya lo hemos dicho, y por las causas que también hemos expuesto, son relativamente pocas.

Quedaría, por último, el tráfico de pasajeros desde la capital del departamento hacia Nico Pérez, tráfico que, en su conjunto, es la resultante de las concentraciones de los distintos puntos de la campaña para tomar allí las diligencias que van al encuentro del ferrocarril;—y este tráfico, según mis informaciones, se hace generalmente con quince viajes redondos de diligencia, que por término medio pueden calcularse con doce viajeros cada uno *(maximun)* lo que da un movimiento anual de unos mil cincuenta pasajeros de Treinta y Tres á Nico Pérez y otros mil cincuenta en sentido inverso.

Tal es, en conjunto, el contingente que hoy por hoy puede ofrecer el departamento de Treinta y Tres á una empresa ferrocarrilera que se proponga construir los 120 kilómetros que median desde Nico Pérez hasta su capital; 120 kilómetros que representan un capital legal de 600.000 libras esterlinas.

Sin embargo, y apesar de lo que acabo de consignar, esta sección ferroviaria del trazado del Este, será la primera que se llevará á término y dentro de poco tiempo, porque, sin exponer aquí las importantes razones que aduciré después, — el departamento de Treinta y Tres es por su excepcional posición en nuestra geografía política, y por sus condiciones naturales, el que primero y dentro de brevísimo tiempo, va á realizar su transformación económica. De él puede decirse que será como un gran volante, en el que vendrán á ceñir sus poleas los departamentos de Cerro Largo, Minas

y Rocha, para recibir la energía propulsora que por diversos engranajes pondrá en movimiento y acción las articulaciones económicas que surjen de sus riquezas naturales.

Pero esto no ha de ser la consecuencia de lo que el departamento de Treinta y Tres pueda enviar á Montevideo, ni de lo que Montevideo pudiera enviar á Treinta y Tres, desde que este departamento como el de Cerro Largo y como los demás de la región del Este, yendo á Montevideo para sus relaciones con el exterior van hacia atrás, desde que sus mercados consumidores son, y si no son ya lo serán fatalmente después, el Brasil y la Europa.

Treinta y Tres tiene que transformarse muy pronto y en condiciones excepcionales, porque su posición geográfica lo permite y hasta exije que así sea sin demora. Situado entre tres grandes ríos navegables, el Tacuary, el Cebollatí y el Olimar, y también el lago Merin del cual los dos primeros son tributarios, tendrá en ellos medios económicos, fáciles y cómodos de comunicación y transporte para efectuar el intercambio comercial con Río Grande;—y teniendo, como tiene, entre esas poderosas arterias fluviales, más de cincuenta mil hectáreas de tierras excelentes y apropiadas para todo cultivo, que actualmente explotadas en la peor de las formas dan rendimiento de más de 21 °/₀, y estando, como están estas tierras, á unas siete ú ocho horas de distancia de un mercado consumidor, que introduce mas de 30.000 sacos de harina y 20.000 de trigo todos los meses, lo dominará fácil-

mente desde que ahora tiene que ir á comprar esos productos á las colonias de Santa Fé que le quedan á cuatro días de distancia, que representa ocho entre ida y vuelta;—y teniendo en cuenta también que este mismo vecino consumidor produce tabaco, azúcar, café y otros artículos, que á la vez nosotros consumimos, y recordando que hasta hace poco tiempo tuvimos receptorías aduaneras en esos ríos navegables Tacuary y Cebollatí, que pueden restablecerse sin dificultad alguna, constituiremos así en Treinta y Tres una aduana en el paraje más apropiado para las necesidades del interior del país, evitando con ella el inmenso contrabando que hoy tiene lugar en aquella parte del país y que devora como un cáneer la renta del Estado, aminorando á la vez el comercio honesto y digno, que sólo volverá á florecer en esos parajes cuando se haya logrado suprimir esa *industria criminal.*

Esta aduana mediterránea transformará no sólo el comercio de aquélla región, sino que será una de las fuentes más poderosas de artículos de transporte con que contará la vía férrea entre Treinta y Tres, Nico Pérez y otras irradiaciones.

¿Y que es necesario, para que este importante fenómeno económico llegue á producirse?

En primer término, y como primera iniciativa, la fundación de una colonia sobre la margen del Cebollatí, ó del Olimar ó del Tacuary.

Pues eso ya está proyectado por mí en una forma práctica y nueva, y el proyecto se en-

cuentra á estudio de la ilustrada Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes, habiendo merecido ya los favores dela prensa de la capital y de la región del este, que ha pregonado sus ventajas en más de un centenar de artículos; ha sido también especialmente recomendado á los poderes públicos por el último Congreso Agrícola Ganadero que en el mes de Junio pasado celebró la benémerita Asociación Rural del Uruguay, y está informado por el Departamento de Ganadería y Agricultura y por las Juntas Económico-Administrativas de esos departamentos.

Y finalmente lo conoce todo el país.

Además, todo el país sabe también ya, que las tierras en que proyecto la fundación de esas colonias, acaban de ser estudiadas y se están analizando, como lo dije más arriba, por un inteligente perito agrónomo, el señor Machiavelo, y que desde luego presentan de antemano todos los caracteres y condiciones de las que en agronomía se denominan aparentes para todo cultivo.

Todos saben también que esas tierras son todavía baratas, que es una de las primeras condiciones que exige la industria agrícola para desenvolverse fácilmente y sin apremios. Y entonces ¿cómo no ha de ser posible y hasta fácil reunir el capital necesario para una explotación de esta clase, que cuenta, no solo con las ventajas que hemos expuesto sino también con los especiales beneficios que otorga la ley proyectada?

Usted, señor Silveira, que fué uno de los

más entusiastas delegados del Congreso á que me he referido, sabe que mis proyectos encontraron no sólo éco simpático en su seno, sinó que en dos de sus conclusiones merecieron ser especialmente recomendados al gobierno, y hasta hubo quién ofreció desde luego capital para su realización en lo referente á colonias.

Se hará, pués, la primera de esas colonias en Treinta y Tres, y ella será un resorte mágico que iniciará la transformación de la región del Este, convirtiéndola en una zona de riqueza, de trabajo y de progreso, en la cual se desenvolverán y encontrarán vida, no sólo la colonización y las vías férreas proyectadas,sino que como un derivado de ese complejo económico, el frente del país que por la naturaleza está indicado hácia el Este, sobre el Atlántico, se constituirá definitivamente donde así lo determinan sus conveniencias, donde lo vieron los piratas, donde lo vió Portugal en 1750 y donde lo han seguido viendo cuantos han contemplado el mapa de esta parte de América con ojos de estadístas; y donde sólo por una aberración no existe todavía.

Hoy por hoy, la República está asomada al frente que le dieron cuando era una antigua vaquería de Buenos Aires, ó la antigua Banda Oriental.

Pero el frente de la República Oriental del Uruguay no es hácia el Plata, porque el Plata es su costado. Su frente al mundo es el Atlántico y así lo decretarán muy pronto las conveniencias económicas de esos departamentos del Este, de los que me estoy ocupando.

Por lo pronto ya hemos visto que á Cerro Largo y á Treinta y Tres no les conviene mandar sus productos á Montevideo, porque sus principales mercados consumidores tienen que ser Europa y el Brasil.

Les conviene, pues, el Atlántico.

Hacia él tienen que dirigir su vialidad.

Pero no debo precipitar la exposición de lo que deseo decirle en esta nota y que como ya se lo manifesté antes, tengo interés en que lo sepa toda esa parte del país.

Vamos por partes.

Lo primero que tenemos que hacer es transformar esta ganadería criolla y explotada malamente, en una verdadera industria que nos dé animales y productos apropiados para la exportación, y como consecuencia, carga para los ferrocarriles del Este; y esto se conseguirá prosiguiendo con tesón y con fe la obra empezada en las exposiciones-ferias, y predicando sin descanso la necesidad del trabajo para el hombre de nuestras campañas hasta conseguir lo uno y lo otro.

Lo segundo tiene que ser el aumento de población, para salir de este triste coeficiente de menos de tres habitantes por kilómetro cuadrado; y para eso, yo no veo un medio mejor que el de la colonización;— sobre todo, cuando, como ya lo hemos dicho, las tierras excelentes y baratas, las necesidades propias, y la proximidad á un gran mercado consumidor lo están pidiendo, lo están exigiendo.

¿Acaso le sería difícil á Cerro Largo fundar una de las colonias que yo proyecto‘

tan luego como sea sancionada la ley que las crea?

Se necesita población y para conseguirla hay que procurarle primero los medios de trabajo. Después la obra es breve y fácil.

Sin eso no habrá ferrocarriles, porque eso, no será la consecuencia de los ferrocarriles, sino éstos de aquéllo. Invertir los términos será un grave error.

Los argentinos han llevado los ferrocarriles al desierto, pero apoyándolos sobre la colonización. Cuando la primer locomotora rasgaba el aire con su silbato, ya no saludaba al desierto sino á los nuevos pobladores que salían á recibir al mensajero del progreso con sus palas y sus azadas relucientes ya por el uso en el trabajo.

Tan luego como los primeros síntomas de progreso *producidos por la colonización en Treinta y Tres*, empiecen á ejercer su influjo moral y económico en la zona del Este, el departamento de Rocha sentirá la necesidad de participar de inmediato de los beneficios del progreso, que, á él, como á ningún otro del país se le han vaticinado, por su posición geográfica y por sus condiciones naturales; y tratará de adoptar un plan definitivo que le garantize un desenvolvimiento positivo, práctico y fácilmente realizable.

Entonces habrá llegado el momento de mirar hacia el pasado como medio de enseñanza para el futuro y se podrá apreciar cuanta tontería se ha proyectado dentro de sus fronteras, desde hace más de medio siglo. Puertos, ferrocarriles, colonias, canales y cuanto la imaginación y la audacia, en pro-

cura de quién sabe qué extrañas especulaciones pudieran abortar, unidos á la fantasía y el interés todo se ha planeado y ha fracasado allí; y sabe Dios, si, como fuegos fátuos de sus ciénagas, no se desprende aún el espíritu azulado de tantos disparates muertos.

Cuando esa hora de reflexión llegue para Rocha y mi esperanza se la presagia para muy en breve, entonces rearqueará sus propias fuerzas morales y sus recursos físicos, que son la base de toda iniciativa; y verá, que en las 1.108.887 hectáreas que dentro de sus límites contienen el pedazo de suelo de topografía más variada y espléndidamente constituido que pueda ofrecer lugar alguno de la República, en el que los bosques, las sierras, los valles, los lagos, los ríos, las vegas, las llanuras, los palmares, los esteros, las landas y las ciénagas, forman como en ninguna parte, el conjunto más admirable de favores naturales sabiamente distribuidos para ofrecerse generosamente á las explotaciones del hombre. Este no tiene allí para disfrutarlas más que 30.428 unidades, que apenas lo ocupan á razón de 2 h. 74 por kilómetro cuadrado, y eso, aún computando en este cálculo los que viven en los centros urbanos de Rocha, Castillos y Lascano; lo que quiere decir que su densidad apenas podrá apreciarse en poco más de dos habitantes por kilómetro.

Esta falta de población, que es el mal mayor de la República y que es la causa generadora de muchos fenómenos económicos y sociales, cuyo estudio no ha sido

acometido resueltamente todavía, explica sin embargo, cómo á pesar del bienestar general que se disfruta en aquella parte del país, en la que no existe la falanje de vagabundos que sin campo ni hogar preocupan á Cerro Largo y se hacen sentir un tanto en Treinta y Tres; explica, repito, algunas de las deficiencias de su organismo colectivo, tal como la que acusa las cifras en aquí como en los departamentos de que ya me he ocupado, se descompone la natalidad del último quinquenio, que arrojando un total de 5.489 nacimientos, nos dice que de ellos 3.941 se registraron como legítimos y 1.548 como ilegítimos.

Sin embargo, aquí no se puede atribuir este fenómeno á la pobreza, desde que la propiedad raíz está fraccionada entre 4081 dueños y la población urbana tiene 1047 fincas, y además diseminados en sus campañas se cuentan hasta 436 edificios de material y 857 de adobe. Y por último, de los 1741 habitantes que explotan la industria ganadera, 1371 lo hacen en campos propios y 370 como arrendatarios, y entre unos y otros, disponen de 336.426 animales vacunos, 37.049 equinos y 1:257,495 ovinos distribuídos en sus cinco secciones.

Esta ganadería, si bien ha comenzado ya su evolución con la mezcla de ejemplares finos, y á pesar de ser superior á la de Treinta y Tres y Cerro Largo, está aún muy distante de alcanzar el punto de perfección á que aspira y tiene que llegar en breve plazo, porque en Rocha como en todo el país, la obra del mejoramiento de la ganadería se

ha impuesto con entusiasmo y con fe, y los criadores de ese departamento tienen noción exacta de lo que para ellos importará esa obra;—pero entre tanto, debe consignarse que la mestización vacuna no pasa en la actualidad de un doce á catorce por ciento; y eso, en primero y segundo grado.

El ganado ovino no ha progresado tampoco mucho más, puesto que con 1:257,495 cabezas sólo produce 1·858.458 kilos, que dan la proporción de 1 kilo 477 gramos por unidad; tipo que si bien ofrece el primer rango en la región del Este, sobrepasando en 65 gramos por unidad al de Treinta y Tres, en 21 al de Cerro Largo, en 7 al de Maldonado y en uno al de Minas en cambio y no obstante esta pequeña ventaja regional, se encuentra en condiciones inferiores á Flores en razón de 664 gramos por cabeza, y eso que, como ya lo hemos dicho, Flores está en la mitad de su jornada hacia el perfeccionamiento á que aspira.

Ahora, si de la industria ganadera, que por lo demás no tiene el rubro cremeria, se pasa á su agricultura, se encontrará con que, á pesar de tener grandes extensiones de tierra de primera clase, aparentes para todo cultivo, solo cosecha en ellas 600.025 kilos de trigo, en tanto que las necesidades de su población exijen un consumo de 3.651,360 kilos. En cuanto al maíz, la última estadística sólo le dá una cosecha de 2.973,641 kilos, y los rubros destínados á la avena, el lino, la cebada, el centeno y otros forrajes y cultivos permanecen en blanco!

Tenemos entonces, como síntesis, que

este departamento, no obstante el progreso de su capital, que puede evidenciarse con solo decir que sostiene tres diarios, clubs, teatro, luz eléctrica y hasta un centro literario, fuera de otras comodidades del *confort* moderno, tiene en su campaña una población en estado de sumo atraso y ajena al cultivo de la tierra, desde que la agricultura no basta ni para llenar sus propias necesidades. En cuanto á su más importante industria, la ganadería está en el primer período de evolución; siendo por ahora en su mayoría de animales de poco peso, inapropiados para la exportación y para cuyo transporte no se hace absolutamente necesario vehículo alguno.

Esta sería la cuenta que honradamente resultaría del arqueo económico de Rocha en el momento de resolver un plan definitivo para buscar su progreso, debiendo solamente agregar, que, como transportes de carga, hoy por hoy, solo ofrece 1858 toneladas de lana, los cueros secos y la cerda, así como las mercaderías de un comercio que reposando sobre la base de 30.428 habitantes, de los cuales más de 20.000 viven en las campañas, no puede tampoco tener grande amplitud.

El transporte de personas entre la capital departamental y la Estación «La Sierra» se hace con quince viajes redondos de diligencia cada mes, que á razón de veinte pasajeros por viaje, dan 3600 viajeros anualmente, á los que se deben agregar los que viajan por mar, que según mis informaciones, pueden calcularse entre 600 á 700 por año.

Tales son, en conjunto, los elementos que en la actualidad puede ofrecer el departamento de Rocha á una línea férrea, que si fuera la prolongación de la que está parada en «La Sierra», representaría su construcción, desde ese punto solamente, un valor de 700.000 £ y tendría que luchar en la mitad del camino con el puerto de Maldonado, cuya competencia no le sería posible afrontar, y todavía después de tener que recorrer un itinerario flanqueado siempre por el mar *que no le dará nada.*

Y tal es el trazado de la línea férrea concedida desde el 15 de Septiembre de 1884 y ampliada mas tarde á la Empresa del Ferrocarril U. del Este para ir hasta la desembocadura del Cebollatí en la laguna Merin, después de pasar por Maldonado, San Carlos, Rocha, Castillos, el Puerto Coronilla, Chuy, San Luis y llegar por fin al lago Merin.

Y por este disparate económico se ha discutido tanto! y aún algunos que se dicen estadistas, pero que no conocen ni por narraciones aquella parte del país *pretenden prelaciones de derechos sobre algún trozo de esa vía* hasta olvidando que forma parte del trazado general y que está concedida á la citada Empresa.

Pretensiones lacedemonias torpemente urdidas, sobre las cuales hay que enfocar un proyector eléctrico, para que se vean sus autores.

. . . .

El departamento de Rocha tiene una gran misión económica que cumplir en

nuestro país. Así como el de Treinta y Tres tiene la de despertar por medio de la colonización, en el centro mismo de la región del Este, las energías aún dormidas de esa fértil y opulenta zona de la República, así Rocha, su vecino, al impulso de esa iniciativa, verá ponerse en movimiento sus múltiples y excepcionales recursos físico-geográficos, que son de tal entidad, que una vez desenvueltos regularmente, transformarán no sólo la zona del Este, sino á la República toda; produciendo al mismo tiempo un cambio sensible en esta parte de América que desde luego podrán ver los espíritus preparados para apreciar lo que pueden en el tiempo y en el espacio una posición geográfica estratégica y una naturaleza aparente para colaborar en la misión superior que tienen ciertas latitudes del planeta en su cruzamiento con determinados meridianos de la esfera.

Mi fe es profunda é invariable en el brillante porvenir que el destino le depara á mi país, con el desenvolvimiento sabiamente dirigido de las fuerzas naturales con que cuenta en sus territorios de Oriente; y esa fe lleva ya varios lustros de perduración, y cada día se afirma y robustece más.

Y es por eso, que tanto en mi modesta vida pública, como en mi humilde vida de estudio, he consagrado todo mi pobre pero decidido esfuerzo, y todos mis más ardientes entusiasmos, á predicar sin descanso la posibilidad de esa futura grandeza dentro de un plazo muy corto.

El año 1899, con motivo de un congreso

de los departamentos del Este que tuvo lugar en la capital del de Minas, para prestigiar mis ideas al respecto, que habían sido sometidas poco antes á la consideración del Cuerpo Legislativo, yo tuve ocasión de decir á los delegados de Cerro Largo, Treinta y Tres, Minas y Maldonado que allı estaban reunidos:—«No creais que las grandes esperanzas que cifro en los destinos de la zona del Este y Nordeste del país, sean hijas de una improvisación reciente, ni que las ideas que contienen mis proyectos, sean la consecuencia del gastado recurso de dejar algo en las carpetas del Cuerpo Legislativo, para impedir que se diga, que sólo se dejó allí el triste recuerdo de una permanencia estéril;—por el contrario: mi criterio en este asunto cuenta ya con la madurez del tiempo.

«Hace diez y seis años *(hoy diez y nueve)*, escribí un libro sobre la propiedad territorial, y en la página 201 se leen estas palabras: «Maldonado no debe contar con Rocha para que utilice su puerto, porque Rocha, departamento especialísimo por su posición geográfica, no tardará en darse cuenta de su destino; y rico, emprendedor y capaz como es de realizar las mejoras que crea de palpitante interés á su vida económica, verá que su misión es ser el gran mercado de los departamentos del Este y parte del Sud, y que necesita abrir un puerto en el Atlántico, como el de la Coronilla, que con iguales gastos á los que demanda el de Maldonado en obras artificiales, será apto para la carga y descarga. Tengo gran fe en el de-

partamento de Rocha y un futuro no lejano confirmará mi opinión».

«Lo que acabáis de oír lo escribí en 1883, y la profecía que contienen esas líneas exhumadas del olvido, en parte se ha cumplido. El puerto Coronilla está ya proyectado y concedido á una empresa constructora que se propone utilizarlo, en primer término, para la exportación de ganado en pié,

«Pero, si respecto de este punto yo había visto claro como ahora hace diez y seis años, *(hoy diez y nueve)* respecto de la vía férreas que tienen que construírse en esa parte de la república y cuando aún no estaban concedidas á empresas constructoras, yo decía también en otro trabajo mío, titulado: *La vialidad en la república Oriental del Uruguay*: «La navegación de la laguna Merin para explotar la de los ríos Cebollatí y Olimar hasta Treinta y Tres, vendrá á poner en comunicación los extremos orientales de las líneas del este y nordeste, que encerrarán entre sus trazados á los departamentos de Maldonado, Minas y Rocha. La navegación del Cebollati será como la bisectriz del triángulo que forman esas dos líneas complementadas con la navegación del Merín y los ríos Cebollati y Olimar.

«La red de nuestros ferrocarriles sancionada, y complementada con la navegación de algunos de nuestros ríos principales, encierra el problema de una gran parte de nuestro porvenir económico planteado con criterio de gobierno.

«La vía del este, cuya construcción tiene que realizarse dentro de pocos años por los

resultados positivos que promete, así como las del N. E., centro, y N. O. que irán á empalmar con las líneas de Río Grande del Sud, son vías cuyo porvenir no lo tendrán otras en muchas naciones de América.

«¡Qué envidiable posición geográfica le ha tocado á nuestra tierra en el mapa americano!

«El Atlántico dibuja en nuestro litoral puertos que yacen olvidados, pero que hemos de recordar tan pronto como la gran vía del este sea una realidad. El puerto de la Coronilla tiene necesariamente que transformar aquella región, que linda con el imperio».

«Y si no fuera bastante lo que he trascripto, todavía podría recordar otro trabajo mío, una monografía sobre el departamento de Rocha. quizás el primer tributo pagado á la geografía rochense, que se halla publicado en el tomo IX de *Los Anales del Ateneo*, y en el cual se encuentra el párrafo siguiente:

«Allí tiene que ser el mercado de los departamentos del este y sud del país. Por allí ha de entrarse á la Provincia de Río Grande una vez perdida la esperanza de hacer practicable la barra de ese nombre; y quien sabe, si por allí no entrarán gran parte de los inmigrantes que crucen el mar en busca de nuestras playas.

«Creo, pues, haber demostrado con estas reminiscencias recordadas al través de algunos años, cuan profunda es la convicción con que predico las ideas que tengo sobre la mejor manera de buscar el desenvolvimiento económico de estos departamentos.»

Tal decía yo hace más de tres años, en el congreso de Minas, refiriéndome á ideas expuestas por mi tres lustros antes y que hoy ya sienten el peso de otro más, llenándome de orgullo patriótico al ver como he perseverado, sin desmayos, en la prédica de una idea, á la que, como he dicho, le estoy consagrando mi modesta vida pública y mís pobres esfuerzos de hombre de estudio.

Como consecuencia de esa convicción y de esos estudios, que durante largos años he realizado, observando personalmente el organismo físico, económico y sociológico de esa región del país, fué que, cuando tuve el honor de formar parte del Consejo de Estado, dí á mis ideas al respecto la forma de un plan de gobierno para su vialidad y su colonización, factores principales que comprenden el secreto del desenvolvimiento económico futuro de esa zona.

Esos proyectos están actualmente, como he dicho, á informe de la ilustrada Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes, y debemos suponer, que una de las primeras colaboraciones que el Cuerpo Legislativo le preste al ciudadano llamado á ocupar la presidencia de la República el día 1.° de Marzo próximo, sea la sanción de este plan de gobierno económico regional, cuyo fin es provocar el desarrollo de la colonización en primer término, y hacer posible la vialidad ferroviaria y fluvial en el menor tiempo posible.

Para contribuir á esa anhelada solución, y para contribuir también una vez más á la propaganda de mis viejas ideas que buscan

el progreso de esa parte del país, voy apuntando, á la ligera, en esta ya larga respuesta á su atenta nota-invitación del 25 del pasado, todos aquellos datos que en mi concepto puedan ser útiles á cada uno de los departamentos que, en conjunto, forman la región del Este;—y por eso voy á permitirme historiar á grandes rasgos las diversas iniciativas anteriores y posteriores á mis proyectos, que han tenido por base la jurisdicción de Rocha, á fin de que, del estudio comparativo resulte la convicción de lo que conviene más al progreso de aquella zona.

Servirá también de saludable y eficaz lección para el futuro, conocer una vez más y ante el caso concreto, basta donde suelen á veces arriesgarse las humanas ambiciones cuando buscan sin reparos el vellocino de oro que suponen oculto entre las zarzas de la patria ó del predio ajeno.

Y verá usted, señor Silveira, y cuantos me dispensen el honor de leerme,—que yo deseo sean todos los habitantes de la región del Este, por lo menos,—cuánto se ha planeado sobre una parte de esa zona, con ingenuidad á veces, con patriótica y respetable ignorancia otras;—y también se verá cómo ha habido, y quiera Dios que no vuelva á haber jamás, casos de evidente é impúdica mistificación, hijos de apetitos que para clasificarlos habría que recurrir á determinados artículos de nuestros códigos, ó al *argot* plebeyo de ciertos negocios turbios que sólo los lacedemonios solían aceptar, pero á condición de que fueran hechos con habilidosa sagacidad.

Ya verán, usted y cuantos lean esta nota, cómo hay también *abigeato de ideas*, cómo se apropia la res ajena, desfigurándole un poco la marca para llamarla suya;—y cómo los que tal hacen, llegan hasta ponerse en actitud de zafarrancho de combate para defenderla si se les descubre en el hurto, ó se les reclama la propiedad.

Es que en la ciudad como en los campos y como en los mares,. hay también hombres de presa y comanditas armadas en corso para dar asaltos ó abordajes de flanco que aterroricen y obliguen á conceder parte del cargamento ó de la bolsa.

. . . .

¡Qué interesante eapítulo de economía política, de derecho administrativo y de sociología, se podría eseribir, si sobre la base de este triple concepto se estudiaran y analizarán las diversas concesiones pedidas, caducadas y negadas; así como sobre los numerosos proyectos condenados al limbo de los que al nacer mueren sin el agua de socorro; —y sobre las ideas que con la nobilísima esperanza de hacer un bien, pero sin fundarlas con conocimiento exacto de las cosas, se han presentado al Cuerpo Legislativo, demandando que se le diera un soplo de vida para convertirse en realidad!...

Pero yo no me propongo tanto; apenas si trataré de hacer una vez más, la propaganda de ideas patrióticas á las que de antiguo estoy estrechamente vinculado; pero sin que entre ellas y yo, haya mediado,—ni medie, —ni pueda mediar jamás, ningún interés pecuniario ni por el valor de un milésimo; y

eso, apesar de la fé profunda que tengo en el éxito que han de alcanzar los que en su hora se hagan cargo de realizarlas.

Mi misión es otra, ajena á toda conveniencia personal. Porque es necesario que sepan los que aún no conocen mis proyectos, que ellos en síntesis se reducen á lo siguiente:

En el órden técnico,—á que se lleven á cabo, conviniéndolo previamente con las respectivas empresas ferrocarrileras, tres modificaciones fundamentales en los trazados que están por construírse todavía entre La Sierra y Cebollatí, y entre Nico Pérez y Artigas, á fin de que los trazados que yo propongo puedan responder á un nuevo plan de concentración de movimiento sobre el puerto Coronilla, cuya construcción está concedida también á la empresa Cooper,porque entiendo que este futuro puerto, que en mi concepto será el más importante, no solo de mi país, sino del Río de la Plata, destinado á dominar toda la costa oceánica desde Santa Catalina hasta Bahía Blanca, no podrá construirse, no encontrará capitales para construírse, sin que las líneas férreas del Este se construyan converjiendo hacía él; y éstas, á su vez, tardarán mucho en realizarse si no cuentan con el puerto Coronilla, que es la base futura de todo el progreso del país. Pero, puerto y ferrocarrilles no tienen razon de ser sin que para uno y para otro haya cargas que busquen salida al exterior. Que haya ganados y cereales primero. Pero los ganados recién están en preparación, y los cereales aún no se ha pensado en plantarlos.

Por eso el complemento de la parte técnica lo constituye la creación de cuatro colonias con una organización nueva y especial, situadas sobre puntos expresamente elejidos para facilitar la construcción de los nuevos trazados ferroviarios, y teniendo, como base prévia, y como intermediario propiciatorio del mercado brasileño, la navegación fluvial de los ríos Cebollatí, Olimar y Tacuary, como las arterias más aparentes para facilitar el intercambio uruguayo-riograndense en esta parte de la República.

Además, pero incluyéndolo en la parte económica por razones que explicaré después, entran también, la construcción del puerto de Maldonado por cuenta del Estado, el mejoramiento del de La Paloma, para el cabotaje, las obras de seguridad para la villa de Artigas, la facultad de que las Juntas puedan otorgar concesiones de ferrocarriles económicos en determinadas direcciones, como medios y facilidades futuras de construírlos en combinación con el plan general, y á medida que lo exija el desenvolvimiento económico de la región. Y por último, la canalización de algunos altos fondos de los ríos navegables y la construcción de algunos puentes, todo lo cual se haría, según lo propongo en lugar oportuno, con una aplicación metódica de la renta que debe producir el impuesto sobre el ganado y según lo permita el desenvolvimiento gradual del plan, que es á lo que yo llamo mis proyectos de gobierno para la Región del Este.

Así, pues, para buscar el convencimiento de que ellos son buenos y para acumular ele-

mentos de juicio que sirvan para demostrarlo, voy á exponer rápidamente y á grandes rasgos los antecedentes relativos á las diversas iniciativas y proyectos que se han formulado en diferentes épocas, teniendo por base el departamento de Rocha. Por este medio buscaremos la síntesis del conjunto, que, al producir la comparación, produzca también la convicción de la idea definitiva que debe adoptarse para un plan de futuro.

Ahora historiemos las diversas iniciativas y los diversos proyectos que han habido:

I

(Años 1850 á 1860)

PROYECTO DEL GENERAL DON JOSÉ MARÍA REYES PARA CONSTRUIR UN CANAL ENTRE EL ARROYO «SAN MIGUEL» Y EL ARROYO «CHUY».

La primera concepción de que hacemos memoria después de nuestra independencia, es la del ilustre y sabio geógrafo, el general de ingenieros, don José María Reyes, quien hace medio siglo, refiriéndose á la región fronteriza del actual departamento de Rocha, después de consignar que «sus tierras son privilegiadas para la agricultura y el pastoreo, produciendo abundantes cosechas de cereales, decía que: «esas de»siertas comarcas que favorece el contacto »del extremo meridional de Merin y la »forzosa comunicación por ellas con los »mercados de la provincia limítrofe, están

»destinadas por las especialidades de su »situación, á ser con el tiempo, y á medida »que se aumenten los capitales y los brazos, »un núcleo de industria y de comercio de »la mayor importancia. Ligando por un »fácil y corto canal el cauce del Chuy con »el de San Miguel, que es navegable á »muchas millas arriba de su desagüe en el »mismo lago,—sería incalculable el porve»nir de ese litoral; y predestinado á impri»mir un desarrollo colosal á la agricultura »y á la industria, en tanto que la feracidad »de sus tierras auxiliaría poderosamente el »asiento de colonias agrícolas reclamadas «con preferencia en las fronteras del Es»tado».

«Cuando con los tiempos se realicen esas »esperanzas con el desenvolvimiento pro»gresivo de los elementos que constituyen »el bienestar de los pueblos, se encarará »entonces la posibilidad que presentan las »condiciones naturales de ese territorio »*para practicar una cortadura ó un canal* »*que al través del corto espacio que forma* »*la garganta de ese itsmo, uniese al océa*»*no el extremo austral del lago de los Di*»*funtos*, agotándose por las inmensas cié»nagas que lo circundan, abriendo un »puerto exterior á la navegación fluvial de »esa región cruzada de tantos cauces flota»bles que forman una red fecunda de via»lidad».

«Entonces, también, se estudiaría la eje»cución del antiguo pensamiento tendente »á ligar la navegación del Merín con esas »mismas lagunas, canalizando sin grandes

»costos el cauce superior del mismo San »Miguel y los bañados de donde emana,— »que son la continuación de aquéllos, y »cuyas corrientes se inclinan lentamente »hacia el lago». (1)

Respetemos la visión patriótica de nuestro más ilustre ingeniero. Èl ambicionaba para la República días de riqueza, surgidos del progreso conquistado por el esfuerzo del hombre, poniendo á contribución las ventajas naturales de un suelo que consideró edénico, según se refleja en su notable *Descripción geográfica de la República Oriental del Uruguay*, obra que, con todas las deficiencias con que necesariamente han de salpicarla los adelantos de la ciencia moderna, es, y será siempre, la piedra fundamental de nuestra geografía física.

El vió claramente la necesidad de abrir un puerto sobre el Atlántico, para con él ponernos á la vanguardia del Río de la Plata y dominarlo comercialmente;—él vió la conveniencia de atraer por el Merín hácia nosotros, las producciones de la rica y productiva provincia de Río Grande, que por una fatalidad geográfica se ve condenada á vivir prisionera dentro de sus fronteras, no obstante tener un suelo expléndido y estar bajo una de las mejores latitudes del planeta.

El vió que la manera más apropiada para transformar «las *desiertas comarcas que están en contacto con el lago*», es la coloniza-

(1) José María Reyes. *Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay, páginas 239 y 240.*

ción;—medio rápido y seguro de transformar un territorio. «Las desiertas comarcas» tenían ante todo que convertirse en «pobladas comarcas» para que su proyecto fuera posible.

En eso el general Reyes pensó con criterio de estadista, que consiste en saber distinguir que es lo que está y lo que debe ser primero en el tiempo y en el espacio.

Pero el ilustre geógrafo, ya fuera porque aquella parte del país estaba aún muy poco explorada científicamente; ya porque él mismo no la estudió con el detenimiento que consagró á otros pedazos del territorio; ó ya porque ignorara ciertos antecedentes científicos que sólo han venido á conocerse muchos años más tarde, lo cierto es, que proyectó una obra técnicamente imposible para servir á sus ideas.

Dejando de lado la cuestión de derecho público é internacional, que se habría planteado al pretender convertir la línea de frontera terrestre en un canal navegable, junto á un lindero cuya doctrina internacional al respecto, en aquellos tiempos, como después, ha sido contraria á la comunidad de aguas, doctrina que heredó de la corona portuguesa;—que fué conservada por el Imperio de Braganza y que parece quererse perpetuar aún en la República actual, no obstante estar en lo que respecta á nosotros y por hechos posteriores al año 1851 legalmente resuelta en derecho, con arreglo á los principios más adelantados. Pero no es aquí el lugar aparente para ocuparme de este asunto que estudio ampliamente en el *Memorándum.*

Diré solamente, que dejando de lado las dificultades internacionales que aparejaría la construcción del canal en la misma línea divisoria,—y que no podría dejar de ser en la misma línea desde que el «San Miguel» y el «Chuy» lo están;—bastará para hacer la critica de la hermosa concepción del general Reyes, el decir, que el canal que proyectaba para romper el istmo que media entre el mar y la laguna, no habría servido para unir á ésta con el océano dando salida por allí al comercio de Río Grande. Lo que habría salido por ese canal, es el agua del San Miguel y del Merín, escurriéndose silenciosamente hacía el Atlántico hasta llegar al momento en que sus fondos en seco hubieran sido calentados por el sol.

Es decir, que se habría hecho lo mismo que medio siglo después está haciendo la empresa Andreoni Lamolle y C.ª á unos cuantos kilómetros de distancia.

El canal no hubiera sido de navegación sino de desecación.

El general Reyes ignoraba que los fondos de todas las lagunas que se encuentran sobre el cordón litoral de moderna formación que desde Maldonado hasta el Estado de Santa Catalina, se interpone entre el mar y las viejas formaciones geológicas, están á algunos metros sobre el nivel del océano. El fondo de la *Laguna de los Difuntos* á que se refiere el ilustre geógrafo, está á 8 metros 90 centímetros sobre la superficie del mar; y como las aguas de nuestros ríos y arroyos se escurren generalmente sobre un declive de menos de una

pulgada por kilómetro, tendremos: que esas aguas que se deslizan hacia el Merin por medio del San Miguel que sólo dista unos 45 á 50 kilómetros, no necesitan para llegar hasta el lago más que de un metro ó poco más de pendiente; lo que equivale á decir, que las aguas del Merín, al recibir las del San Miguel, están todavía á más de siete metros sobre el nivel del Atlántico, en el cual desemboca el mísero «Chuy», que sin duda por ser mísero, obtiene el raro privilegio de lanzarse al mar en una costa donde muy pocos de los ríos de la cuenca marítima cumplen la ley hidrográfica de morir en su seno amargo, sino que se derraman en las lagunas dulces que constituyen grandes recipientes, donde, después, por evaporación é infiltración al través del itsmo arenoso que las separa del mar, cumplen la ley fatal de desagotar la cuenca.

Desde las fronteras de Santa Catalina con Río Grande, hasta la desembocadura del Plata en la Punta del Este, en más de mil kilómetros de extensión, ese itsmo litoral sólo consiente en abrirse cuatro veces solamente: para permitirle paso al Mampituba, al Tramanduhey, al Río Grande, al mísero Chuy, y al modesto Maldonado.

Ahora bien, como los mayores sondajes del lago Merín, según la carta hidrográfica de Loppo Netto (2) son en general de 4 metros 40 centímentros á 5 metros; pocas ve-

(2) *Carta das lagoas dos Patos e Merim e dos canaes que as ligao a Barra do Rio Grande do Sul levantada è construida pelo ingenheiro civil Lopo Netto, director do serviço da conservaçao do porto do Rio Grande do Sul. Anno 1882.*

ces de 5 metros, y 5 metros 60; y sólo como una excepción algún pozo dá 7 metros, resulta que: *la idea de unir el San Miguel y la laguna al océano, es científicamente imposible.*

La empresa de desecación de los bañados de las Maravillas que están á pocos kilómetros al Sud y en el mismo plano hidrográfico, lo está demostrando.

Llamará la atención que un hombre de espiritu tan observador y sagaz como el general Reyes, no hablára de *La Coronilla*, yendo sin embargo á buscar el medio de realizar su concepción económica al pobre riacho denominado Chuy, pero á mi juicio, eso se explica muy bien si se piensa que él no tuvo noción de este accidente hidrográfico en aquéllas costas, accidente hidrográfico que más tarde habría de convertirse en una llave de plata pronta para abrir una puerta de oro al progreso del Uruguay.

Reyes estaba imbuído en la geografía que nos dejaron las comisiones españolas de límites de 1777, reducida á las memorias de Oyarvide y de Cabrer; y vió sin duda alguna que aquéllos no le concedieron mayor atención á este punto de la costa atlántica. El primero apenas había dicho á ese respecto, que «el fondo de una ensenada que empieza desde la segunda punta 26° N. E. (Castillos Chicos) y tiene una milla corta, también es de arena, *y que sobre ella hay algunos arbolitos de* CORONILLA, *por lo cuál nombran así á este paraje*». (3)

COLECCION DE TRATÁDOS DE LA AMERIOA LATINA, POR CARLOS CALVO, *Memoria de Oyarvide, tomo VII página 63.*

En cuanto á Cabrer, sólo dice, — y eso refiriéndose al arroyo Chuy—«que éste dista siete leguas al norte de Santa Teresa y el camino que dirije á él, dejando la costa del mar á la derecha, á distancia bastante corta, *pasando por unas pequeñas eminencias que se distinguen con el nombre, la primera, de* CORONILLA *y las restantes de Lomas de Escudero»*...» (4)

Las publicaciones hidrográficas posteriores, en nada pudieron contribuír á moldear el criterio de Reyes, porque el «*Diario de las corbetas «Descubierta»* y «*Atrevida*», que publicado por órden del general don Manuel Oribe, vió la luz en 1849 impreso en la imprenta del ejército en el Cerrito de la Victoria, sólo se ocupa de nuestras costas desde el cabo Santa María hasta el puerto de Montevideo;—«*El derrotero de las costas de América Meridional*, por Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, publicado por Joaquín Navarro y Morgado, sólo vió la luz en 1865;—El «*Manual de navegación del Río de la Plata*» por Lobo y Ruidavets, se editó en 1868; y el «*Derrotero de las costas del Brasil y Río de la Plata*» por Isidoro Posadillo, publicado en 1872, son obras, todas, que á excepción de la primera:—que nada dice sobre este punto,—fueron posteriores á la *Descripción geográfica* de Reyes.

Pero, sea como fuere: descubrámonos respetuosos ante el primer oriental que tuvo la visión clara del porvenir de aquella zona del

---

(4) Manuscrito de Cabrer, capítulo IV. Existente en la Biblioteca Nacional.

país, predicando la necesidad de tener un puerto en sus costas oceánicas, y que no obstante la atmósfera de entonces, caldeada todavía por largos años de lucha interior, y enrarecida por las prevenciones internacionales que existían hácia el lindero prepotente que,con el tratado celebrado en 1851 habíanos dejado heridos en nuestro orgullo nacional, —él supo elevarse con espíritu patriótico y con ánimo sereno, sobre tan lógicos como humanos descontentos; y persuadido de que la ley de los pueblos es marchar sin desmayos, siempre adelante, á cumplir sus destinos ideales, dió el ejemplo de disimular los hechos consumados, proclamando, prematuramente, la conveniencia de confundir los intereses comerciales del coloso con los nuestros, abriéndoles una puerta en un punto de la costa atlántica, donde empezaba por oriente la misma frontera que era causa del agravio, para que por allí saliera lo que el tratado había querido clausurar.

Quién sabe si el geógrafo no vió que nuestra debilidad internacional, como territorio pequeño y de escasa población, está sabiamente compensada por el Destino, con la situación geográfica, por la riqueza natural, por el clima, y por los intereses antagónicos de los países circunvecinos.

Quizás se dió cuenta exacta de cuánto vale nuestro adarme geográfico económico echado en alguno de los platillos de la balanza internacional, y con el cual, inclinando uno ú otro, el pequeño puede agigantarse, el débil tornarse fuerte y al pobre convertirse en opulento.

Quizás vió que, á pesar de todo, el Brasil es nuestro amigo comercial en América.

Y entre tanto, nosotros, todavía vivimos pensando en nuestras intestinas desidencias. ¡Blancos ó colorados!

. . . .

Pasemos á estudiar otro proyecto.

II

(AÑO 1868)

PROYECTO DE UN FERROCARRIL DESDE LA PUNTA DEL ESTE, EN EL PUERTO DE MALDONADO, HASTA EL RÍO CEBOLLATÍ, PASANDO POR LA SIERRA DE ROCHA,—Y COLONIZACIÓN DE CUARENTA Y OCHO LEGUAS DE CAMPO.

«El año 1868 el señor coronel Eduardo
» F. Olave y don Andrés Wells, por sí,
» y *en representación de una Compañía,*
» se presentaron ante los poderes públicos
» proponiendo el establecimiento de dos
» vías férreas. La primera desde la capital
» hasta Nueva Palmira; y la segunda, des-
» de la Punta del Este de Maldonado, cru-
» zando la sierra de Rocha (!) hasta el río
» Cebollatí, en su parte navegable, cerca
» del Merín.

«Además solicitaban el derecho de ex-
» propiar por causa de conveniencia pú-
» blica, seis lotes de tierra de ocho leguas
» cuadradas cada lote!! á los costados de
» cada una de las líneas. Vale decir, que
» serían 48 leguas en cada línea ó 96 le-
» guas en las dos!!! destinadas á la coloni-
» zación!

«La milla de ferrocarril la aforaban á
» 13.000 libras esterlinas cada una, sobre
» las cuales solicitaban la garantía del Es-
» tado».

Tal es, en síntesis, lo esencial de este proyecto, que puede consultarse en los diarios de sesiones de la H. Cámara de Representantes, tomo X de la décima legislatura, y en el tomo X de la Cámara de Senadores de la misma época.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, después de un brevísimo informe que sólo tiene catorce líneas, contando hasta la destinada al «Dios guarde á vuestra honorabilidad muchos años», aconsejó—que este extraordinario proyecto, que *proyectaba* nada menos que la construcción de dos líneas férreas que representaban una extensión de 600 kilómetros más ó menos en conjunto, por campañas entonces desoladas y en las que aún hoy, después de transcurridos treinta y cinco años, no ha sido posible construir tales ferrocarriles,—aconsejó decimos, que: «Se autorizase al Poder Ejecutivo para arreglar con los señores Olave y Wells, por sí y en representación de una sociedad, cuya firma social era Olave, Wells y C.ª, la realización del proyecto, de conformidad con las bases en él establecidas. Y que se autorizase igualmente al Poder Ejecutivo para estipular con dicha empresa la conveniente garantía á la efectividad de su realización».

Tal fué el informe, y tal el consejo que en forma de ley, presentó á la Cámara su Comisión de Hacienda, tratándose de un

asunto que entre líneas férreas y expropiaciones, representaba un valor como de 23 á 24 millones de pesos, y eso, suponiendo que la tierra sólo valiera entónces á razón de diez mil pesos la legua!

¿Era esto una ironía, ante la magnitud injustificada en aquella época del asombroso proyecto?—ó realmente, el consejo de la cámara fué dado en sério?

Con razón el diputado Ferreira y Artigas, inició la discusión de este asunto diciendo en la sesión del 27 de Julio de 1868, que el informe era muy suscinto y que ni siquiera analizaba una sola de las condiciones del proyecto, resultando, como consecuencia de esta observación, y después de un brevísimo debate, que se suspendiera la consideración del asunto hasta que se repartieran los antecedentes.

Diez días después, y aunque el Diario de Sesiones no transcribe los antecedentes, ni el proyecto en su totalidad, volvió éste á entrar en debate el que continuó en la sesión del 24 de Agosto.

Pues bien: no obstante la vaguedad de las exposiciones y del monstruoso volúmen económico de este asunto, «él fué sanciona»do en tres sesiones y con una discusión que »en conjunto no ocupa una docena de páginas, en la siguiente forma de ley:

«Autorízase al Poder Ejecutivo para arre»glar con los Sres. Olave, Wells y compañía, »la realización de los proyectos de ferrocarril »y colonización presentados, de conformidad »con las bases en ellos establecidos, autori»zándose también al Poder Ejecutivo para

»exigir de dicha empresa la conveniente »garantía, á la efectividad de su realiza»ción».

Excusado parece decir lo que todo el mundo sabe: que semejantes líneas no se han construído, y que semejantes colonias no se han fundado!—pero, en cambio, diré que, *diez años más tarde, esta concesión andaba dando trabajo á los escribanos*, puesto que en 15 de julio de 1874 aparece una escritura de venta por seis mil libras esterlinas á favor de los señores R. R. Pealer y compañía con el compromiso, además, de entregar á los vendedores el 50 °/ₒ del líquido producto *del negocio*.

Tres años despues,—en 1877,—las mismas personas volvieron á declarar, por escritura pública también, que no habiéndose realizado aún la concesión, habían convenido en rescindir las obligaciones estipuladas en 1874, y, en cambio, pactaban nuevamente, que Olave, Wells y compañía renunciaban á las garantías del Estado á las dos vías férréas, «procurando transformar la concesión, »limitándola solamente á la línea de Cebo»llatí, con expropiación de tierras en los »costados y en la cabecera de la línea», y »que, una vez obtenida, quedaría formada una »sociedad entre Olave, Wells y compañía y »R. R. Pealer y compañía, en las proporcio»nes siguientes: «Del producto líquido que »se obtenga AL ENAJENAR LA CONCESIÓN de »la línea de Maldonado á Cebollatí, corres»pondería á Olave, Wells y compañía lo »que se había estipulado en 1874, y el rema»nente, á R. R. Pealer y compañía».

Al año siguiente, en julio 1878, como probablemente Pealer y compañía no habían podido negociar la concesión, se volvió á rescindir el convenio anterior, quedando otra vez Olave Wells y compañía dueños exclusivos de la dicha concesión; que hacía años *estaba caducada*, y no obstante, la traspasaron á don Ovidio Warnes por el 20 % que, como precio, se fijó á la transferencia, «*sobre lo que se obtenga*, ya sea en dinero «ó en acciones de alguna empresa construc«tora, valor que se entregará á la sociedad «cedente en el caso de llegar á negociar la «concesión en la forma indicada».

Sería largo continuar haciendo la historia de este asunto en sus variadas transformaciones, que pueden estudiarse detenidamente en el tomo 38 del diario de sesiones de la Cámara de Representantes.

A mi objeto, basta con lo que he extractado, puesto que sólo me propongo presentar un espécimen de esta clase de negociados que explicará el secreto de otros que vamos á encontrar al paso.

Como se vé, aquí no había empresa constructora, ni compañía capitalista, ni capital asegurado en el exterior. Se trataba simplemente de una comandita, que sin conocer la geografía del país, sin conocer el organismo económico del mismo, ni el de la región que querían explotar, proyectaron, así como asi, un plan de ferrocarriles y colonias con alguna pretensión internacional al vincular los primeros á la laguna Merín por el Cebollatí, y completando la combinación con el cebo de una garantía del Estado para el capital

que debía emplearse, á fin de tratar después de negociar *aquello* en el exterior, en el interior ó donde se pudiera!

Y fracasó!

Lógicamente! Como fracasaron otros después, y como fracasarán aún los que están en el mismo camino y con iguales pretensiones de *negotium*.

No se dán cuenta algunas personas de que *South-América* empieza á tener noción de si misma! Aunque se mezclen un coronel y tres ó cuatro apellidos ingleses.

Pero, dediquémosle á este espécimen algunas palabras, antes de pasar á otro *cosa*.

Desde luego, en aquella época no se conocía la exportación de ganado en pié, que sería lo único que podría transportarse en aquel ferrocarril, puesto que tampoco existía agrícultura ni aún para las necesidades del propio consumo de aquellas campañas.

Por último: la población apenas alcanzaba á cifrar un habitante y medio por kilómetro cuadrado!

¿Qué alicientes, pues, podía tener esa vía férrea?

Traer á Maldonado el comercio de Río Grande derivado á Cebollatí por el Merín? ¿Y cómo?

Para eso, el trazado debió ser otro. Y no por la sierra de Rocha!

Pero no perdamos el tiempo.

Este capítulo refleja una época y el estado de atraso en que nos encontrábamos para juzgar nuestras propias cuestiones económicas.

¿Pero acaso hemos salido completamente de ella?

Continuemos para saberlo, pero antes, hagamos la justicia de declarar que en este negocio no vemos pillería ni mala fé alguna. Resulta candorosamente ridículo, pero permite que sus autores conserven íntegra su honorabilidad personal. Al fin no es ningún *chantage*, como otros que han habido. Eran negocíos de la época, en que los concesionarios se convertían en corredores propiciatorios de proyectos que habían hecho pasar como inspiraciones venidas de la Gran Bretaña, aunque tuvieran fisonomía criolla.

Ingenuidades que permitían afirmar que las libras inglesas estaban dispuestas á derrocharse por millones desde Maldonado á Cebollatí, dorando las crestas de la sierra de Rocha!

Pero, esto, por su propia naturaleza, resulta pequeño é inofensivo como una hormiga, comparada con ciertos elefantes de larga trompa que desfilarán después.

Y dicho esto, pasemos á otra iniciativa.

III

(AÑO 1870)

PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL QUE LIGUE LA LAGUNA MERÍN, DESDE EL RÍO CEBOLLATÍ, CON EL PUERTO SANTA TERESA (CORONILLA) EN LA COSTA DEL OCÉANO.

En marzo de 1870, un señor Alberto Donzel, se presenta al Honorable Senado, invocando la representación *de una sociedad anónima* para solicitar la concesión «de

construír un ferrocarril que ligara la laguna Merín desde el rio Cebollatí inclusive, con el puerto de Santa Teresa, en la costa del océano.»

Estudiada la petición por la Comisión de Hacienda, ésta en 17 de Marzo se expidió diciendo que «dicha propuesta estaba desnuda de todos los antecedentes que debían ilustrarla para formar juicio acertado sobre el particular, los que resultaban tanto más necesarios, por tratarse de concesiones relativas á impuestos aduaneros vigentes, expropiación de terrenos particulares, etc. Que por regla general estas propuestas deben presentarse al Poder Ejecutivo, quién después de pasarlas á informe de la Contaduría General y en vista al Fiscal de Gobierno y Hacienda, las expresa y eleva á la soberana resolueión de la Asamblea;—Que careciendo la carpeta de estos requisitos, la Comisión entendía que el peticionario debía ocurrir al Poder Ejecutivo, y en consecuencia, así lo proponía como proyecto de resolución, disponiendo que el peticionario ocurra al Poder Ejecutivo, y que, vestido el expediente como corrasponde, vuelva para ser tomada en consideracion la propuesta.»

La resolución fué sancionada (1) y como consecuencia de ella, en el mes de Junio el Poder Ejecutivo elevó á la consideración del Senado el expediente promovido por el señor Donzel *á nombre de una compañía* (2) y la Comisión de Legislación, tomán-

(1) Diario scsiones del Senado T. XII pág. 64.

(2) Diario ee sesicnes del Senado T. XII pág. 322.

dola en consideración sin demora, se expidió diciendo, que como dicha concesión se haría sin garantir el capital que se empleara, creía deber aconsejar que se otorgase en la siguiente forma:

«Artículo 1.º Concédese á don Alberto Donzel la autorización que solicita para establecer una vía férrea que ligue al puerto de Santa Teresa con la laguna Merín, pudiendo extenderse hasta el río Cebollatí.

Art. 2.º Esta concesión se otorga con extricta sujecion á lo expuesto por la Dirección General de Obras Públicas y Ministerio fiscal, debiendo ser resueltos por el Poder Ejecutivo los demás puntos que abraza la propuesta, luego de haberse practicado los estudios y los presupuestos de la vía.

«Art. 3.º La empresa otorgará una garantía por valor de 20.000 pesos, que se harán efectivos en beneficio del Hospital de Caridad en caso de no ejecutarse la vía dentro de los plazos señalados.»

—

Hé aquí un asunto de una importancia trascendentalísima, cual es la de vincular el extremo sud del lago Merín con un puerto de nuestra costa oriental del Atlántico; y que, sin embargo, fué informado en las pocas líneas que transcribo comilladas,—y lo que es más extraño todavía,—que abierta la discusión sobre él, el diario de sesiones sólo nos dice que el miembro informante, ampliando *los fundamentos del Informe* (!?) remarca que la Cámara deja al cuidado del Poder Ejecutivo el cumplimiento de algunas estipulaciones de la propuesta, co-

mo ser la fundación de pueblos en Santa Teresa y la laguna Merin, ocurriendo al Cuerpo Legislativo en tiempo oportuno».

Y que «proponiéndose la votación, la Cámara aprobó el proyecto en general y en particular, siendo proclamada su sanción».

Y nada más en el Senado!

—

Felices tiempos aquellos en que la tramitación de asuntos tan trascendentales era tan breve é ingénua; tanto, que ni rastro oficial de los detalles de importancia quedaban.

Pero, veamos cómo ocurrió en la Cámara de Representantes la parte que falta para que el proyecto llegase á convertirse en ley.

En la página 180 del tomo 19 del diario de sesiones de dicha cámara, solo se lee el siguiente informecito de la Comisión de Hacienda en que dice que «ha tomado en consideración el proyecto de decreto del Honorable Senado recaido en la solicitud de don Alberto Donzel sobre concesión para el establecimiento de una vía férrea que ligue al puerto Santa Teresa con la laguna Merín, y tiene el honor de aconsejar su aceptación.»

Esto fué tres años despues de la resolución del Senado, es decir, en mayo de 1873. Y puesto á discusión, ella se redujo á que el señor Lerena dejara consignado que él le negaba su voto, siendo no obstante aprobada en la misma sesión, en general y en particular, y por consiguiente convertido en la ley desde entonces.

Y desde entonces han transcurrido *treinta*

años, y despues de ese lapso que representa el mayor período prescriptivo, quien podrá decirnos á qué quedó reducida esta iniciativa?

¿Sabe alguien acaso, porqué no tuvo principio de ejecución?

¿Sabe alguien cual fué la estructura general de este proyecto?

Yo tengo interés en detenerme un poco más, sobre él, que lo que se detuvo el Cuerpo Legislativo, porque él encierra una idea que merece estudio, puesto que la hemos de ver renacer más tarde, *plagiada más de una vez.*

Ante todo, precisemos que es lo que pedía Donzel:

Pedía la concesión de una línea férrea que ligase el puerto de «Santa Teresa» ó «Coronilla», con la «Laguna Merín» y con facultad para poder extenderla hasta el río Cebollatí, si lo estimase conveniente.

Es decir, que la línea férrea lo mismo podría tener 50 kilómetros, que es la distancia que media entre el puerto Coronilla y el río San Luís;—como 50 kilómetros más, que son también los que median entre éste río y el Cebollatí.

Lo que Donzel quería, lo que constituía su pensamiento principal, era ligar el lago Merín con un puerto de la costa oriental y á la menor distancia.

Era la idea de Reyes, sustituyendo el canal por una línea férrea.

Pero Donzel conocía mucho menos que Reyes el territorio sobre que proyectaba, y lo demuestra acabadamente su misma vaci-

lación en no fijar los dos puntos extremos de su línea, en los que, dicho sea de paso, y no debe olvidarse,—para apreciar futuros plagios—PRETENDÍA LEVANTAR DOS PUEBLOS UNO EN CADA CABECERA.

Donzel no sabía que en la costa oriental no hay puerto alguno que se llame Santa Teresa. Santa Teresa es un Fuerte que fundaron los portugueses en 1753, distante como una milla de la costa del mar, en un paraje que también le llaman ensenada de Castillo Chico, y en el seno de la cual hay una restinga que describiré dentro de un momento, la que se denomina la Coronilla por razones que expuse cuando describí el proyecto de Reyes. Tampoco sabía Donzel cual era el punto que podría convenirle, sobre el extremo que debía tocar la línea en el Merín.

Si Donzel hubiera sabido que el «San Luis» es uno de los ríos más profundos que en aquella parte del país desaguan en el Merín, y que es fácilmente navegable en 20 kilómetros desde su desembocadura, no habría dejado de determinarlo como extremo inferior de su línea, y no habría solicitado entonces el derecho de llegar hasta Cebollatí, para el caso que lo estimase conveniente.

Además, ignoraba también Donzel y lo demuestra evidentemente su proyecto, que en Santa Teresa ó Coronilla, no hay puerto, desde que á este respecto no pidió concesión alguna para hacerlo.

Ignoraba Donzel, que Santa Teresa, ó la Coronilla, que, como ya lo he dicho, es lo

mismo en este caso, no es un puerto ni cosa que se le parezca.

La Coronilla no es más que una posición geográfiica apropiada para construír en ella un puerto gastando poco dinero.

Supóngase una restinga de islas, islotes y peñascos tendidos perpendicularmente á la costa en un paraje donde ésta forma un seno, é internándose como una escollera colosal en mas de un kilómetro y medio hácia el mar. Pues eso es la Coronilla, nombre que, como hemos visto, le viene de unos arbolitos de ese especie que coronaban la altura que en tierra firme queda á su frente.

Esta escollera, puesta allí por la mano de Dios como un gran regalo hecho á los orientales, para cuando tengan juicio y se propongan definitivamente contituír una gran nación, es una obra, que si el hombre se propusiera construírla le constaría más de diez millones de pesos. Esta futura escollera es lo que nos autoriza para que aquel lugar reciba el nombre que anticipadamente le damos de Puerto de Coronilla, porque puede decirse que es un puerto empezado por los cíclopes y dejado sin concluir, para que los orientales le dén término cuando tengan dos millones de pesos; y sepan todo lo reproductivos que ellos van á ser. Porque la Coronilla no sólo será un puerto espléndido, sino que será el primer puerto de esta parte de América.

Pero esto no lo sabía Donzel, ni le preocupaba saberlo; desde que su horizonte se cerraba en las orillas del lago Merín.

Ahora, y antes de ocuparme de la idea

que necesariamente presidió á esa inicitiva, debo decir cual era entonces el estado económico de aquellos territorios de Rocha, sobre cuyos confines orientales se proyectaba la línea.

La población de todo el departamento de Maldonado, puesto que entonces la jurisdicción de Rocha no había llegado á contituírse en departamento, era de 27.863 habitantes, que sólo daban una densidad de un habitante 83° por kilómetro cuadrado, y eso computando para las campañas los que residían en sus cinco centros urbanos.

La población de las secciones de Santa Teresa, Chuy, San Luís, y Cebollatí, que circundaban el territorio á explotarse, sólo alcanzaban á censar 1.339 habitantes; vale decir, que en la región en que se proyectaba la obra, no había ni medio habitante por kilómetro.

La única industria que entonces existía por allá, era la ganadería, explotada en forma primitiva con un capital que en todo el territorio que hoy ocupa Maldonado y Rocha, era de 44567 vacunos, 535.390 ovinos y 46.474 equinos.

De manera que Donzel, no obstante su ignorancia del territorio y de sus recursos económicos, no debió tener por objetivo su explotación, porque su exigüidad era evidente.

Desde luego, una idea ajena á esa especulación, y en su concepto superior, se yergue sobre sus cálculos.

Donzel pensaba con criterio brasileño, pero no con criterio de brasilero estadista,

que prevé y prepara de antemano los acontecimientos que es necesario provocar para concurrir al desarrollo de un plan político económico. Pensaba como un brasileño de las orillas del lago Merín.

Donzel quería plantear y resolver de golpe una gravísima cuestión de derecho público, que tiene que pasar primero por varias etapas preparatorias y que él creía de economía particular;—porque no es lo mismo decirle á la provincia de Río Grande: «He aquí una línea férrea y un puerto que me está sirviendo á mí, y que si vos queréis utilizarla también, os permito que la uséis en proyecto común»—que ir directamente á decirle: «Ustedes no tienen salida cómoda al exterior, porque la naturaleza les negó un puerto bueno y seguro sobre su dilatada costa oceánica, pero los orientales tienen en las suyas, olvidadas, un lugar excelente al que ustedes, bajando por el Merín podrían llegar, si entre el lago y ese puerto se construyese una vía férrea, que para el caso yo voy á solicitar de los Poderes públicos, y concedida que me sea, ustedes tendrán por donde comunicarse rápida y fácilmente con el mundo, y este servicio que les presto me lo pagarán despues.

«Para realizar mi proyecto, cuento con la ceguera de los estadistas orientales, que nada saben de estas cosas y me han de conceder la línea sin discusión talvez.»

Y efectivamente: los orientales se la concedieron sin discusión, como hemos visto.

Pero Donzel no se dió cuenta de que estas cosas no se hacen así; que estas cosas tienen

que ser el resultado de muchos y muy complejos factores. Que tienen su momento psicológico. La prueba de lo que digo, la dán los treinta y dos años que han pasado, tendiendo su manto de plomo sobre esa iniciativa, que si bien no es otra cosa que la de Reyes en principio, es, sin embargo, superior, si se le compara científica y económicamente, en su faz técnica; y mucho más superior en su faz económica.

La Coronilla tiene que ser el puerto de ultramar del vecino y amigo Estado de Río Grande del Sud, pero la base de su construcción no es esa, ni debe ser esa, sino nuestras propias necesidades y nuestras propias conveniencias.

No habrá puerto Coronilla, ni debe haberlo, mientras nosotros no seamos capaces de utilizarlo con nuestros propios productos.

Después, sí, será utilizado por el comercio de Río Grande, pero no porque se le pida ó se le ofrezca, sino porque, por convencimiento y por conveniencia, vendrá á solicitarlo; y será también el puerto de escala de la navegación de gran calado en estos litorales de la América austral.

Pero de cualquier modo, reconozcamos un mérito en este proyecto.

Donzel se habrá equivocado en su visión política, como consecuencia de errores de refracción en el tiempo y en el espacio, pero declaremos que fué el primero, después de Reyes, que con el índice apuntando al porvenir nos hizo ver á los orientales que por la Coronilla podía entrar el progreso.

El fué el primero que llamó la atención sobre la Coronilla.

Nadie antes que él se fijó en ese accidente hidrográfico de nuesta costa oceánica.

Honremos, pues, su memoria con un recuerdo de gratitud por su colaboración, al dejarnos un elemento de juicio para servir al estudio comparativo de los medios que deben emplearse para la solución de nuestras grandes cuestiones económicas.

IV

(AÑO 1870)

PROYECTO DE UN FERROCARRIL DESDE MONTEVIDEO HASTA ROCHA TOCANDO AL PASO, EN PANDO, MINAS, SAN CÁRLOS Y MALDONADO.

El año 1870, don Adolfo Vaillant solicitó y obtuvo la concesión para establecer un ferrocarril entre Montevideo y Rocha, tocando al paso, en Pando, Minas, San Cárlos y Maldonado.

El señor Vaillant no pedía subvención ni garantía alguna del Estado para el capital que prometía emplear, y solamente demandaba excención de derechos de aduana para todas las máqninas y materiales que habían de servir para la construcción de la línea (las que por ley ya estaban libres de derechos) y también la excención del pago de contribución directa durante cuarenta años,

El señor Vaillant se obligaba á construir la sección entre Montevideo y Pando, dentro de los tres primeros años;—desde Pando á Minas en seis;—hasta San Carlos y

Maldonado en diez, y hasta Rocha en doce; y se estableció que vencidos los plazos estipulados si no se hubiera cumplido lo expresado, caducaría la concesión. (1)

Este asunto fué considerado en la sesión del Senado del día 7 de Junio de 1870 y sancionado sin más trámite en todas sus discusiones.

Ni un cuarto de hora se le consagró para discutirlo!

Lo que tanto que pensar ha venido á dar después durante muchos años!

Pasado que fué á la Cámara de Representantes, ésta lo consideró dos semanas después en su sesión del 28 de Junio, y aquí, por fin, y en beneficio de nuestro crédito parlamentario, no faltó una voz que dijese algo en un asunto de tanta entidad, y que había sido sancionado en silencio en la otra rama del Cuerpo Legislativo. Esa voz fué la del diputado B. Herrera y Obes, quién después de declararse liberal en materia de favores para esta clase de iniciativas, dijo que no lo era tanto, que, por favorecerlas, pudiera perjudicarlas. Que le llamaba la atención, que el Estado otorgara la concesión que pedía el señor Vaillant sin que éste presentara ninguna clase de garantía ó responsabilidad al fiel cumplimiento de las obligaciones que contraía.—Que en toda clase de contratos debe haber obligaciones recíprocas; —mientras en el caso todo se reducía á dar autorización al señor Vaillant «para

(1) Véase Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, tomo XII, páginas 239 y siguientes, y tomo XV del Diario de la Cámara de Representantes correspondiente á la 10ª legislatura.

» que éste vaya á buscar acciones para es-
» tablecer el ferrocarril. Si las consigue,
» bién, y si nó, también. El señor Vaillant
» irá siempre á las utilidades y nunca á las
» pérdidas; pero la nación irá á las pérdi-
» das, porque si el señor Vaillant no
» llevase adelante la empresa, el país vería
» interrumpida durante varios años la
» obra.»

Esto lo decía el diputado aludido, en la sesión del 28 de Junio de 1870, y en la del 4 de Julio agregaba: «Se sabe que en nuestro país no hay capitales para esta clase de empresas; es bien sabido que se van á negociar á Europa. De donde resulta, que tenemos que esperar que se negocien ó nó para saber si se llevarán ó nó adelante. Si lo que se propone el señor Vaillant no importara una concesión, no debía exigírsele ninguna clase de garantías, sinó que debía dársele libertad completa para el establecimiento del ferrocarril sobre las bases propuestas por él, pero desde que se le dá, cuando menos una preferencia, de lo que está privada cualquier otra empresa, se le debe fijar el tiempo en que ha de llevarla á cabo, estableciéndose que se hará la afectación de una fianza por determinada cantidad.»

Pero no obstante esta juiciosa observación, despues de un brevísimo debate que se contiene en media docena de pájinas del diario de sesiones, el proyecto fué aprobado y convertido consiguientemente en ley.

La audaz empresa del señor Vaillant, audacia mayor en él porque conocía el país y

los tiempos que entonces corrían, para pedir una concesión sin garantía, inspiraron al malogrado estadista don Carlos María Ramírez las siguientes palabras:

«El pensamiento del *ferrocarril del Este* es una aspiración hacia el ideal; si lo realiza el señor Vaillant, su nombre quedará eternamente unido á uno de los más grandes pasos del progreso de la República Oriental del Uruguay.

«Nosotros no quisiéramos rodear de dudas y temores los primeros auspicios de una empresa como la del ferrocarril del Este, presentando los ejemplos de los demás pueblos, en iguales y en mejores condiciones que nosotros: nos proponemos solamente mostrar la magnitud de la reforma que viene á introducir el pensamiento del señor Vaillant y hacer ver que nada debe sorprendernos si hubiese dificultades y contratiempos al realizar la obra.» (2)

Y se cumplió la profecía del estadista clarovidente y sagaz que ya revelaba en sus primeros años un acierto admirable en esta clase de cuestiones.

El señor Vaillant, excelente estadígrafo pero demasiado optimista, que había llegado á querer al Uruguay como á su Francia, llevado, sin duda, de un entusiasmo exagerado, incomprensible en quien como él debía conocer este país, creyó posible construír un ferrocarril, por donde treinta y dos años despues no hemos podido hacerlo todavía.

---

(2) Los ferrocarriles de la República Oriental del Uruguay, del punto de vista estratégico-económico' página 28.

El atribuyó su fracaso á la guerra franco-prusiana, que se desarrollaba en aquellos momentos, pero la causa verdadera no era esa. El tiempo lo ha evidenciado. Era que el empleo del capital es una consecuencia del interés que puede percibirse.

El fracaso se debe á que el trazado no se ajustaba á las prescripciones de la ciencia económica y á que la capacidad productora del Uruguay, y sobre todo en esa zona, no permitía el empleo de tan enorme capital, sin esperanza de obtener siquiera un módico interés.

Lo primero que le hubieran preguntado los capitalistas europeos al señor Vaillant, cuando éste les hubiera demandado el dinero necesario, para su obra, habría sido, de dónde pensaba sacar entonces (año 1870) el interés de las sumas que exigía la construcción de ese ferrocarril, desde que las campañas de Maldonado y Rocha, que entonces eran una misma jurisdicción, solo tenían, como ya lo hemos dicho, 27.863 habitantes, que apenas daban una densidad de un habitante y medio por kilómetro, y que no tenían más industria que la ganadería criolla reducida á 445.567 vacunos, 535.390 ovinos y 46.474 equinos; y un comercio tan mezquino, que puede calcularse en una tercera parte del que existe hoy, y con rentas públicas que no alcanzaban á 40.000 $ y declarando un valor de 3.930.396 $ que aún cuando se considerase menor que la realidad y se le triplicara, siempre resultaría menor que el capital que demandaría la construcción de la obra proyectada.

¿Y qué habrían dicho, repito, los capitalistas europeos en presencia de semejante disparate económico?

Y sin embargo—qué ingénua edad aquella!—esto fué tomado en serio en el Cuerpo Legislativo; esto fué conversado sin bromas por los hombres graves de entonces, y apenas se levantaron las voces del diputado Herrera y Obes y del estadista Ramírez para dudar del éxito de una empresa—sin garantías,—que quería realizar un proyecto cuyo valor era tan grande como el de los territorios que quería beneficiar.

No entraremos á criticar el trazado, porque, aún cuando un ilustre ingeniero francés ha dicho que «entre los problemas que suscita la ejecución de los caminos de hierro, ninguno es más importante que la determinación de su trazado» (3) esta iniciativa que, como la de Donzel, tiene ya encima el enorme peso de treinta y dos años, no debe solicitar ni un momento más nuestra atención.

Además, ya encontraremos nuevamente este mismo ferrocarril concedido á otros, y garantido, y no obstante sin hacer, y tendremos ocasión de demostrar los inconvenientes de su itinerario, que es una prueba más de la ligereza con que hemos hecho la mayor parte de nuestras cosas.

Un ferrocarril flanqueado por el mar y por buenos puertos, y en campañas que no tienen población, ni industrias, ni han salido todavía de la ganadería casi primitiva, no

(3) Perdonnet. Traité elementaire des chemins de fer, tomo I, página 111.

puede ser concebido por ningún estadista, si no responde á una conveniencia ó á una necesidad estratégica de orden militar.

. . . .

Pasemos á otra iniciativa.

V

(Año 1875 - 1882)

Proyecto de don Hermenegildo Fuentes para la explotación de una mina de carbón en Cerro-Largo, y la construcción de un ferrocarril hasta el puerto de Maldonado ó cualquier otro de la República en el Atlantico ó en el Plata!..... y varios otros proyectos.....

Corría la época en que, como quién no dice nada, se le pedía muy en serio al Cuerpo Legislativo, la concesión, nada menos, que para construír un ferrocarril desde la ciudad de la Colonia hasta la de Buenos Aires, cuyo trayecto debía ser desde las viejas murallas de la defensa portuguesa en el siglo XVIII hasta «Martín Chico», y desde este punto,—no nos asombremos todavía,—hasta la isla de «Martín García», atravesando el ancho, profundo y correntoso Uruguay;—y después... después desde Martín García hasta Buenos Aires, de un tirón, cruzando, nada ménos, que el anchuroso Plata!!!

He copiado lo que acabo de referir, del tomo XIX, página 289 del Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes.

Este proyecto monumental, que no era ideado por Julio Verne, mereció, sin embargo, en vez de una piedra como una de las pirámides de Egipto, puesta encima, ó cuando menos un *no ha lugar* ó un *archívese*, mereció, digo, una resolución en serio, desde que la comisión de hacienda, dictaminó aconsejando que «*ocurrieran los interesados al Poder Ejecutivo*».

Un puente al través del Plata y del Uruguay!...

En fin, el caso era raro, pero también trece años más tarde había de proyectarse una ciudad lacustre en las estepas anegadizas del San Luís, en su desembocadura en el Merín, «para—según decía su *inventor*—inaugurar una era de prosperidad incalculable á la par que para estrechar vínculos sólidos y duraderos de fecunda armonía entre dos pueblos igualmenre aptos para el progreso y á los que nada ha perjudicado más en su camino que su mutuo aislamiento».

¡Cuánto velámen literario! Pero ya nos ocuparemos de él en su lugar, pues ha de tocarle el turno en este cinematógrafo histórico-económico en el que van desfilando á nuestra vista, en extraña mezcla, lo útil y lo perjudicial, lo grave y lo ridículo,—las iniciativas nobles y patrióticas, con las que sólo se inspiran en un sórdido interés personal;—las propuestas ingénuas y hasta inexplicables, con las solicitudes visiblemente capciosas y hasta desvergonzadas; y las concepciones llenas de buena fe y repletas de esperanzas de futuro, aunque faltas

de base para asegurar el éxito, con las celadas preparadas para producir tercerías, conflictos y hostilidades que puedan degenerar al fin en transacciones lacedemonias tramitadas en las sombras.

. . . .

Pero sigamos este estudio, que sin pretensión alguna lo considero completamente nuevo en nuestro país, y absolutamente necesario para apreciar las futuras cuestiones que se presenten buscando la explotación de nuestros medios naturales de riqueza y de progreso.

Lo que en esta nota, por sus estrechos límites, tiene que aparecer ligeramente bosquejado, se encontrará después, extensamente expuesto y analizado, en el *memorándum* á que me he referido y que muy en breve daré á luz.

Ahora, ocupémosnos de una iniciativa que en su tiempo fué, por lo estupenda, del género ridículo.

El 13 de abril de 1875 se presentó al Poder Ejecutivo un señor, don Hermenegildo Fuentes, por sí, y *á nombre de una sociedad de capitalistas* (cuya personería no justificó) diciendo: «que *despues de detenidos estudios* había adquirido la convicción de que en el departamento de Cerro Largo existe *una* importante mina de carbón de piedra que él deseaba explotar, y que para explotar esa mina (que no sabía donde estaba) necesitaba ligarla con el establecimiento de una *vía fácil de comunicación*, y que solicitaba se le otorgase la concesión de una línea de ferrocarril *que partiendo del depar-*

tamento de Cerro Largo terminase en Maldonado, ó en uno de los puertos de la República, en el Atlántico ó en el Plata.»

¡Aunque había elegido á Maldonado, lo mismo le convenía que fuese en la Colonia que en el Chuy!

Para la realización de tan gigantesca empresa, solicitaba, sencillamente, del Estado, una garantía de 7 °/ₒ sobre el capital, aforando á 8000 libras esterlinas la milla de vía, y pedía que alrededor de ella en una extensión de quince leguas no pudiera establecerse otra que la por él imaginada! (1)

El ministro le dió trámite enviando la solicitud á la Dirección General de Obras Públicas,—ésta dictaminó diciendo que «para opinar, convendría previamente un reconocimiento geológico del departamento de Cerro Largo, para saber si realmente exitía el carbón de piedra»—y de cuya resolución prévia el ministro dió vista al interesado, y éste replicó diciendo, que, *para desvanecer la duda* sobre su mina de carbón, se consultasen los escritos del ingeniero brasileño Cámara, respecto á las minas de Candiota, y también, lo escrito por el geólogo Agasiz;—*que él no había hecho estudios prévios porque su ejecución demandaba ingentes capitales que no podía aventurar* SIN TENER ANTES ASEGURADA LA CONCESIÓN.»

Por fin, este proyecto pasó al Cuerpo Legislativo y en él la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados hizo lo que correspondía, poniendo al pié del petitorio, con

(1) Véase el diario de la Honorable Cámara de Representantes t. XXXII página 133.

buena y clara letra grande: «*No ha lugar á lo que solicita el interesado.*»

Y así murió, cayendo al profundo seno del olvido, este nuevo plan ideado para la región del Este.

¿Debo detenerme para hacer su crítica? De ninguna manera, porque será imposible que haya quién pretenda resucitarlo; y porqué de lo que debe guardarse el país es de aquellos proyectos farsáicos que puedan volver á producir pérdida de tiempo y á obstaculízar buenas y fecundas iniciativas.

Sólo diremos, ya que estamos estudiando una época en que semejantes ideas brotaban fácilmente y á menudo, que este proyecto hizo *pendant* á otro que un año antes, en Junio de 1875 había presentado un señor León Domecq «del comercio de esta capital», (así se decía) quién, á nombre de una *sociedad anónima*, se presentó á la Honorable Cámara de Representantes solicitando la concesión de un ferrocarril *á vapor*, (textual) que saliendo de Montevideo (á la inversa del de Fuentes) y siguiendo el Camino de Cerro Largo por la Cuchilla Grande, *ó sus ramificaciones* (le era indiferente) pasase por dicho pueblo hasta Artigas y *frontera del Brasil!* (ignoraba que Artigas está en la orilla del Yaguarón y que Yaguarón es fronterizo) con facultad de establecer los ramales que la empresa creyera convenientes en toda la extensión de la línea y especialmente hasta el pueblo de

Treinta y Tres, etc , etc., (las etcéteras son también de la propuesta.) (2)

. . . .

No perdamos tiempo.

Pero antes de estudiar otros proyectos, repitiremos, de paso y para no dar mucha extensión á esta nota, que cuanto estoy exponiendo aquí, casi en extracto, podrá encontrarse ampliamente tratado en el *memorándum.*

Y antes de consagrar párrafo aparte á otras iniciativas, consignemos de paso, que en 1879 el señor Ovidio Warnes, cesionario de Olave Wells y Ca., volvió nuevamente á pretender la concesión de la línea férrea entre Maldonado y la laguna Merín, pero, feliz y lógicamente sin éxito.

Obtuvo *un no ha lugar* (3).

De todos modos, *no habría podido negociar la concesión.*

El tiempo se ha encargado de demostrarlo.

Sólo las candideces de aquellas épocas permitían alimentar tan ridículas pretensiones, destinadas á recibir en el exterior los desdenes del capital con perjuicio para el país.

También debo dejar constancia de que en mayo de 1882, unos señores Pastine y Peraldi se presentaron al Poder Ejecutivo solicitando una concesión ferrocarrilera entre el puerto de Maldonado y el de Nueva

(2) Véase el tomo XV página 443 del diario de sesiones del Honorable Senado.

(3) Véase el tomo XXXVIII página del Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes.

Palmira. ¡Cómo 400 kilómetros de via férrea flanqueando un litoral marítimo! Así como se lee: de Maldonado á Palmira! entre dos puertos!—proyecto que fué calificado por el fiscal á quien le pasaron en vista la solicitud, de «condenado á morir de inanición», y mejor le hubiera sido decir que «de audaz imbecilidad», porque, ¿de qué puede morir un proyecto de ferrocarril de 400 kilómetros de extensión paralelamente á la vía marítima, y sobre todo, si ese ferrocarril se pretendía construirlo en la República Oriental del Uruguay y en el año 1882?

No es serio detenerse á criticar semejante proyecto.

Está criticado por sí mismo.

Felizmente, de esta vez, el Cuerpo Legislativo demostró que no siempre estaba dispuesto á oir tonterías. (4).

Pasemos á otro proyecto.

VI

(AÑO 1882)

Proyecto del señor Ernesto Kreutzer para construír un ferrocarril, desde la Coronilla hasta el Cuareim.

En Abril de 1882 un señor Ernesto Kreutzer, que probablemente sabría ya *por el proyecto Donzel* que en la costa oceánica del departamento de Rocha había un punto aparente para construír un puerto y

(4) Véase diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes t. XLVIII páginas 12 y siguientes.

que se llamaba la Coronilla, pero, ignorando acaso que no es puerto, todavía se presentó, al Poder Ejecutivo, pidiendo *una concesión para construír un ferrocarril que saliendo de la costa del océano Atlántico, en el paraje denominada Santa Teresa ó Coronilla, costeará la línea fronteriza del Brasil hasta el río Cuareim.* (5)

Podriamos preguntar: ¿que pretendió Kreutzer, del punto de vista económico ó del punto de vista estratégico al proyectar una línea férrea tendida á lo largo de nuestra desolada frontera en más de 500 kilómetros de extensión?, pero, cuando se vé que no pidió la concesión para construír un puerto en la Coronilla que es la cabecera oriental de su línea, toda curiosidad al respecto desaparece y la critica se yergue desdeñosamente perezosa sobre la orilla del Atlántico, y apuntando hácia el noroeste, dice con un gesto irónico: «Esto no es más que una nueva tontería que empieza aquí en las resacas saladas del océano para concluir allá en las orillas del correntoso Cuareim y no merece que se le dedique tiempo en analizar su intención estratégico-económica de futuro. Estamos en 1882 y el libro de la estadística tiene en sus cifras débiles la contestación elocuente.»

Bastará, púés, dar noticia de semejante solicitud, al sólo efecto de que sirva, como antecedente ilustrativo, para, cuando más adelante nos ocupemos, entre otros proyectos, de uno del señor Victorica y Urquiza

(5) Véase el diario de sesiones de la Cámara de Representantes. t. XLVIII página 122.

que la resucitó en parte; y de otro de un señor Caymarí que aunque ignoraba la existencia de la Coronilla resucitó la idea en más de la mitad, (como resucitó también con desventajas la propuesta de Donzel que ya conocemos y otra idéntica de Deal que vendrá luego),—y desde que, el mismo Caymarí planeó también una línea que entre los *varios ramales* que le habían de brotar del viejo y corto tronco plantado entre el mar y el San Luís por sus diversos antecesores, había uno *de los ramales* destinado á estirarse hasta Melo; otro, hasta Treinta y Tres; y otro, semejante á las guías de zapallos criollos que suelen tener dimensiones asombrosas, hasta el arroyo de Corrales ó Cuñapirú!! Más de la mitad de la idea de Kreutzer, pero sin la Coronilla porque á Caymarí le bastaba con cualquier punto de la inhospitalaria costa entre Castillos y el Chuy!

Pero, ya vendrán esos proyectos á ocupar su turno en el cinematógrafo.

Antes solicitarán nuestra atención los que están primero en el tiempo. aunque traigan las mismas ideas y las mismas intenciones, defiriéndo apenas, y no mucho, en la exposición más ó menos pomposa y en el esfuerzo de díaléctica *para ocultar los plagios y tratar de convencer que primero que sus antecesores tuvieron la visión de la importancia económica que dicen encarnar.*

Lo vuelvo á repetir: «¡Qué interesante capítulo de economía política, de derecho administrativo, y de sociología, se po-

dría escribir si sobre la base de este triple concepto se estudiaran y analizaran las diversas concesiones pedidas caducadas y negadas.» Pero ya he dicho también que no me propongo tanto.

Sigamos, pués, prestando este modesto servicio de exposición y análisis, á los intereses de la zona más hermosa del país.

Pasemos á otro proyecto.

VII

(AÑO 1882)

Proyecto del señor Manuel García de Zúñiga, para construír un canal de navegación entre la costa del Atlántico, en el puerto Coronilla y el lago Merín.

El proyecto que ahora voy á criticar es el mismo que á mediados del siglo recién fenecido ideó el general de ingenieros don José María Reyes y del que ya me ocupé en esa nota.

Pero expongamos la reproducción que de él hizo el señor García de Zúñiga, para estudiar algunas ideas que sugirió en su tiempo y que es bueno tomarlas en cuenta, para ir ilustrando estas cuestiones que adquieren una importancia singular, tanto por la posición geográfica en que buscaron desarrollo como por los intereses internacionales que se les vinculan.

—

El 13 de Junio de 1882, el Poder Ejecutivo remitió al Cuerpo Legislativo una pro-

puesta que le había sido presentada por el señor Manuel García de Zúñiga, «en nombre de una empresa con capitales extranjeros» solicitando autorización para la apertutura de un canal de navegación en la costa del Atlántico, en el puerto Coronilla. cuyo canal debía desembocar por el extremo opuesto en la laguna Merín.

Tomada en consideración por el Honorable Senado, su Comisión de Legislación se expidió diciendo que: «el proyecto envolvía indudablemente un importante progreso para el comercio de tránsito de la Coronilla y especialmente para la parte Este de la Provincia de Río Grande, cuyo único puerto sobre el Atlántico está inutilizado por los bancos de arena de la Barra; pero, que desgraciadamente, por el tratado de 1851, la navegación de la laguna Merín no nos pertenece (niego semejante aserto de la comisión)—como tampoco la del río Yaguarón,—(también lo niego),—y que nuestro comercio de cabotaje no podría aprovechar la obra del canal.»

Y agregaba: «que por otra parte el proyecto carecía de estudios preliminares, á tal punto, que no se indicaban ni en un simple cróquis, ni las dimensiones del canal, ni una nivelación aproximada de los terrenos por donde tenía que pasar, ni los sondajes de la laguna, ni la forma que tendrían las obras del puerto Coronilla, y que, la formalidad que debe guiar todos los actos del Cuerpo Legislativo, lo inhibe de sancionar proyectos que, como el que se trata, no revelen, por lo menos, su practicabilidad;—

que por estas razones y por otras de carácter internacional, cuya iniciativa corresponde al Poder Ejecutivo, aconsejaba que «se aplazase la consideración del asunto para mejor oportunidad.»

Cuando llegó la hora de discutirse, que fué en la sesión del día 14 de Julio del mismo año 1882, el senador don Juan A. Capurro, expuso que en su opinión el proyecto encierra dos puntos distintos: de carácter internacional y de carácter técnico. Que en cuanto al primero, considera que no es conveniente otorgar la concesión de un canal para dar acceso á una laguna *sobre la cuál no tenemos ninguna clase de jurisdicción, ni siquiera el derecho de navegación.* (Estaba en error el señor senador).

Que, como es sabido, por el tratado de 1851, la navegación del Merín y del Yaguarón *pertenecía exclusivamente al Brasil* y que esta cuestión, que es de grande importancia, debía tratarse entre los gobiernos de las dos naciones, y que no era posible que el Cuerpo Legislativo hiciera una concesión de esta naturaleza sin arreglar previamente la cuestión internacional.

Que por lo que respectaba á la parte técnica del proyecto, había notado que carecía completamente hasta de los estudios preliminares, y que no era posible tampoco otorgar una concesión sin los datos que puedan probar que el canal sería navegable. Que sería altamente inconveniente, y hasta indecoroso, que un cuerpo tan respetable como el Senado prestara su sanción á un proyec-

to sobre el cuál no tiene ninguna clase de ideas;—que el canal podría ser de un kilómetro como de cien,—que podría ser navegable como podría no serlo, según resultara de los estudios;—que podría dar comunicación á la laguna navegable, ó nó, puesto que no se presentaban datos.

Que por consiguiente no era posible que el Senado otorgase la concesión en las condiciones solicitadas.

En seguida el senador Figueroa dijo, que la navegación de la laguna Merín es exclusiva del Brasil, y que no obstante es casi nula, pero que abriendo el canal sería inmensamente benéfica para él y en cambio ¿que tendriamos nosotros?... A lo que contestó el senador Carlos de Castro: —«Un gravamen».—Tras de cuya interrupción continuó diciendo el señor Figueroa: —que por eso no veía la conveniencia para nuestro país, en tanto que la veía para el Brasil, que podía dar salida á Rio Grande, que hoy no la tiene por su puerto inútil. Que se le dejaría pasar por nuestro territorio, cuando él no nos deja entrar á esa laguna;—que la posibilidad del canal sería una ventaja territorial de la que un gobierno previsor y hábil podría, con el tiempo, sacar partido para neutralizar *esa exclusiva propiedad que desgraciadamente se le ha concedido al Brasil*. (Estaba en error el señor Figueroa).—Que aplazar el asunto, sería cómo aceptar en algo una idea muy incompleta, que no dá detalles de ningún género, ni siquiera el de cómo se lleva á cabo la empresa, *que no puede realizarse sin*

el consentimiento del Brasil. (En esto último estoy de acuerdo).

Que por consiguiente lo que correspondía era rechazar el proyecto.

El senador Castro agregó, que aplaudía la idea de su colega y que su opinión, aún en el caso de que la laguna Merín fuese de navegación común, siempre le haría votar en contra de la apertura de un canal de comunicación, porque se inundaría la república de contrabandos, y que, por lo demás, estando de acuerdo con el señor Figueroa, hacía moción para que se resolviera el punto, *no haciendo lugar y devolviéndo el proyecto al interesado.*

Esta moción fué votada sin más trámites en todas sus discusiones, y por consiguiente así terminó esta iniciativa.

Digamos ahora cuatro palabras.

Desde luego, para eludir todo comentario, bastaría recordar lo que dije cuando me ocupé del proyecto del general Reyes, del que sólo se diferencia éste en que Reyes eligió el Chuy, para dar salida por él á su canal hacia el Océano, y el señor García de Zúñiga eligió la Coronilla, que está á unas quince millas al Sud. El canal proyectado por Reyes debía correr por la misma línea divisoria con el Brasil, cortando el istmo que média entre el Chuy y el San Miguel en su parte más angosta, en tanto que Zúñiga proyectaba la cortadura del istmo oblícuamente. Según Reyes, el canal tendría en toda su extensión unos 17 á 18 kilómetros (sobre el mapa) y según Zúñiga, probablemente no bajaría de 30.

Pero toda descripción y todo detalle geográfico resulta inútil desde que, como se recordará, yo sostuve la impracticabilidad científica del canal, fundándome en las diferencias de nivel entre el Merín y el Océano.

Razón tenía, pues, el senador Capurro, para oponerse á un proyecto que carecía de los datos más elementales, cuales eran, en el caso, tratándose de un canal, las cuotas de nivel de cada uno de sus extremos sobre las aguas del mar.

Zúñiga no hizo más que reproducir las ideas de Reyes, oblicuando un poco el canal, para que estuviera completamente en nuestro territorio, y debo declarar que si él hubiera sido practicable, la Coronilla estaba bien elejida y era un puerto muy superior al Chuy, por ser, necesariamente, la puerta de entrada sobre el Atlántico.

Ahora pasando á otro órden de consideraciones, diré que *soy adversario de todo proyecto de vialidad que se funde,* EN PRIMER TÉRMINO, *en el concurso del Brasil,* así como soy partidario, de que sus intereses comerciales y muy singularmente los del Estado de Río Grande del Sur, se mezclen con los nuestros, y á este respecto ya he declarado, que yo pienso, que el Brasil es nuestro amigo comercial en América, pero que deseo también que ese intercambio y hasta solidaridad comercial si se quiere, sea la consecuencia natural de un mútuo convencimiento económico hijo del desarrollo lógico de los acontecimientos.

Todo proyecto de vialidad que en la región del este de nuestro país se funde ex-

clusivamente en la explotación del comercio, de Río Grande, fracasará ineludiblemente y de inmediato, porque eso solo vendrá poco á poco y cuando los territorios que encuentren verdadera conveniencia económica en ser nuestros amistosos tributarios se encuentren en condiciones de producir y consumir muy superiores á los actuales.

Poco demuestran entender de geografía y de economía riograndense y de geografía y economía uruguaya los que creen que pueden formarse empresas que importen millones, contando con que el comercio brasileño se vá á precipitar desde luego como un chorro de abundancia hácia los nuevos rumbos que nosotros le propongamos. Cuesta mucho formar una ruta comercial y mucho más modificarla.

Error, pués, de refracción económica. Error, pués, de visión política.

Pero en cambio, alegrémonos con saber que nosotros solos, somos ya capaces de ir á la realización de los grandes ideales de economia nacional, pero, á condición de que sepamos plantear con sabiduría la manera de desenvolver lógica y gradualmente los medios de producción.

Pero crean los que aún no hán estudiado estas complejas cuestiones, que el suspirado progreso de esa parte del país no ha de empezar en las orillas del mar; ni los ferrocarriles han de comenzar á construirse desde el océáno hácia el interior, porque eso supone consumo, sinó que han de ir desde el interior buscando salida al mar, por que eso supone producción.

Tenemos que empezar por hacer que el interior produzca mucho, y cuando esa producción llegue á un nivel en que visiblemente rebase las propias é internas necesidades, entónces la adquisición de medios de transporte se impondrá inexorablemente y la economía indicará el rumbo de la circulación.

De eso hablaré después.

Ahora, antes de pasar á otros proyectos, deseo dejar consignadas muy á la lijera, cuatro líneas sobre un punto que se relacionó directamente con éste de que me estoy ocupando, y que envuelve una cuestión histórica, á la que en el *memorándum* le dedico algunas páginas. Me refiero á la navegación de la laguna Merín, respecto á la cuál dijo el señor senador Capurro, en la sesión que he extractado, que «no tenemos derecho», por ser, como agregó el señor Figueroa, «una exclusiva propiedad que se le concedió al Brasil», á cuya afirmación asintió á su vez el señor senador Castro.

No es así: La navegación de la laguna Merín es común, *porque la adquirimos en todo derecho desde que por la revisión del Tratado de Comercio y Navegación de 4 de Septiembre de 1857 quedó clara y expresamente reconocida en principio la navegación del Merín y del Yaguarón.*

Este tratado fué sancionado y ratificado en Julio de 1858 y canjeado en Río Janeiro en 23 de Septiembre del mismo año.

Este derecho de navegación se aclaró aún más, y se acentuó y se hizo indíscutible é *imperecedero* por la nota de nuestro Envia-

do que precedió á la ratificación del tratado en la cuál se consignó textualmente que: «en cuanto á la navegación de la laguna Merín y del Yaguarón, el Gobierno de la República entiende que la concesión hecha en principio por el artículo 13 del tratado de comercio y navegación de 4 de Septiembre próximo pasado, es por su naturaleza *permanente é irrevocable;* «que ella modificando sustancialmente, destruyendo el hecho existente antes de 1851, y el simple reconocimiento de ese hecho, que hizo, por necesidad superior, el tratado de 12 de Octubre de aquél año, restablece el principio de la comunidad natural de aquellas aguas.»

«Que la práctica de ese principio no puede estar sujeta á ninguna condíción que lo haga inasequible ó ilusorio.»

«Y por consiguiente, que los reglamentos, con que, de acuerdo con el artículo 13 del mencionado tratado de 4 de Septiembre, se verificará la apertura á la bandera de la República Oriental del Uruguay de las aguas de la laguna Merín y del Yaguarón, serán basados en los principios ahora universalmente reconocidos y aplicados por los pueblos civilizados, esto es, en los principios adoptados para la navegación entre ribereños después del congreso de Viena de 1813 y ya reconocidos y admitidos por la República y por el Imperio »

«Con arreglo á las declaraciones que el infrascripto acaba de hacer de la inteligencia en que el excelentísimo señor Presidente de la República somete el tratado al Cuer-

po Legislativo, para ser autorizado ó ratificado, tendrá *tendrá lugar, si se obtiene esa autorización, la ratificación del mismo tratado.»*

«Como la inteligencia que dá el Gobierno de la República á las estipulaciones á que se refiere, está fundada en el texto mismo del Tratado en su más recta interpretación, en sus objetos y en los antecedentes, todos de la negociación, no le ocurre al mismo Gobierno que pueda haber sobre ella la mínima divergencia entre las partes contratantes.»

En esta convicción no trepida en someter el Tratado á la aprobación legislativa.»

«Pero, si estuviese en error, cree conveniente á ambos países provocar desde luego el apercibimiento de cualquier divergencia que ulteriormente pudiera presentarse, DE MANERA QUE ELLA PUEDA SER TOMADA EN CONSIDERACIÓN Y RESUELTA ANTES DEL ACTO FINAL Y SOLEMNE DE LA RATIFICACIÓN DEL TRATADO.»

Fué, pués, bajo tales previas y leales aclaraciones que tuvo curso, y así lo estableció clara y terminantemente nuestro Cuerpo Legislativo al aprobarlo en la sesión del 13 de Julio de 1858 sancionando el artículo 2.° de la autorización estos términos: «*Se considerará como parte integrante del tratado de 4 de Septiembre de 1857 el contenido de la nota de 5 de Octubre siguiente, pasada por el Ministro Plenipotenciario de la República al de negocios extranjeros de su majestad el Emperador del Brasil.»*

En tales condiciones, ¿qué duda puede quedar, de que la libre navegación de la laguna Merín y del río Yaguarón es ya una cuestión resuelta en derecho desde el día en que se canjearon las ratificaciones del Tratado?

Y fué por esto que un ministro de relaciones exteriores de la república brasileña, el señor don Carlos de Carvalho, expuso no hace mucho, en su relatorio anual, que «la » libre navegación de la laguna Merín y del » río Yaguarón, desvaneciendo preconcep- » tos políticos, habilitaría á la República » Oriental del Uruguay, para desempeñar » su función internacional en la América » del Sud, adquiriendo por acto de su ple- » na soberanía absoluta tranquilidad in- » terna para desenvolver sus elementos de » prosperidad, estando como está admira- » blemente colocada en el estuario del Pla- » ta, para servir de lazo de unión y de amis- » tad entre el Brasil y la República Ar- » gentina.»

Y para terminar, recordaré algunas palabras mías que tuve ocasión de pronunciar en el Consejo de Estado en la sesión de 29 de Agosto de 1898. (1)

«Pero la navegación de la laguna Merín » no tiene para nosotros importancia algu- » na para salir al exterior.

«La laguna Merín se abrirá á la navegación común, por conveniencia absolutamente brasileña, y á ello contribuirá, en gran

(1) Véase Diario de Sesiones del Consejo de Estado.

parte, la realización de las obras que propongo en mis proyectos de ley.

«Esa conveniencia podrá no ser comprendida por el gobierno central de Río Janeiro, pero lo será ampliamente, por el Estado de Río Grande, que es nuestro vecino y nuestro hermano y que anhela recuperar el puesto que le corresponde en esta parte de América, por su posición geográfica y por su riqueza.

«El Brasil no puede impedir á uno de sus estados, desgraciadamente emparedado como Bolivia, por falta de salida al exterior, que cumpla su misión á la altura de la época y que para eso el camino más cómodo y económico para tener contacto con el mundo.»

Con lo dicho en este punto, que ampliaremos algo más al tratar otras iniciativas que tengan atingencia con él, pasemos á ocuparnos de otros proyectos.

VIII

(Años 1883 á 1887)

COLONIA SANTA TERESA

Su concesión — Su explotación — Su natural y prematura finalidad

Solo con el objeto de acumular antecedentes de juício, para contribuir con ellos á la solución que reclaman los problemas económicos de la zona que estoy estudiando, es que voy á sintetizar, muy brevemente,

la escandalosa historia de la que se llamó colonia Santa Teresa, y que sólo llegó á ser uno de los tantos negocios que caracterizaron con perfiles propios una época vergonzosa que degradó el nivel moral del país en el gobierno.

Ya he tenido ocasión en el Cuerpo Legislativo de emitir mis ideas sobre la colonización en nuestro país. Ellas fueron anchamente expuestas al fundar mis proyectos de vialidad, colonización y navegación fluvial para la región de que me estoy ocupando en esta nota. Sin embargo, como el tema ofrece un gran interés patriótico y en la actualidad reclama para él una especial preferencia, tengo la intención de volverlo á tratar en las sesiones ordinarias del próximo periodo legislativo.

Por ahora, y solo para contribuir á preparar la síntesis que buscamos para dar la característica económica de cada una de las cinco jurisdicciones administrativas del Este, voy á dejar, como de paso, algunos apuntes relativos á esa colonia que se fundó allá por los confines de Rocha, sobre el istmo que corre de norte á sud entre el mar y los bañados, en tierras naturalmente indicadas para el cultivo de forrajes cuando la Coronilla sea un puerto terminado y por él se embarquen los ganados del Este destinados á la exportación.

Los que deseen conocer más intimamente los detalles de la negociación que voy á exponer, pueden consultar los antecedentes que al respecto obran en nuestra legislación y en los numerosos expedientes que yacen en los archivos de nuestros tribunales.

Entremos en materia:

En Agosto del año 1883, se presentó al Poder Ejecutivo un señor Eduardo Grauert, proponiéndole que le escriturase á su favor las diferentes fracciones de tierras fiscales cuyas áreas alcanzaban á diez ó doce leguas que (según decían) estaban arrendadas por poco más de nada, y que él, Grauert, las pondría en venta, y con su producto, se comprometía á comprar unas seis ú ocho suertes de campo apropiadas para la agricultura y situadas en puntos convenientes, cerca de vías de comunicación naturales ó artificiales, para adjudicarlas, en venta, á precios mínimos, y á cómodos plazos á los inmigrantes, á quienes les facilitaría el pasaje de Europa y lo necesario para su establecimiento aquí, como ranchos, semillas, etc.; que esos inmigrantes reclutados con preferencia en los países septentrionales del Viejo Mundo formarían un número de 370 á 400 familias, siendo en sus tres cuartas partes de agricultores, y el resto de hombres de oficios.

—

Oídos los fiscales de Gobierno y Hacienda para que opinaran sobre la propuesta, éstos aconsejaron su rechazo, y sin embargo, el Gobierno, con fecha 22 de Agosto, considerando (son sus palabras) que la limitada extensión de tierras públicas que aún existían arrendadas, no producían más que la insignificante cantidad de 2657 $ 90 centésimos en total;—que esa misma extensión cada día desaparecía, á causa de que los arrendatarios titulándose poseedo-

res las denunciaban para adquirirlas por el precio ínfimo de los titulos á ubicar; y después de otros razonamientos de corte puramente político, resolvió aceptar la propuesta de Grauert en estas condiciones:

—Que la colonia se establecería sobre la línea fronteriza lo más proxima al Atlántico posible, sobre el puerto Santa Teresa (Coronilla).

—Que las tierras fueran de las mejores para agricultura, comprobadas con informe de la Comisión de Inmigración y Agricultura;

—Que los colonos debían traer certificados de buena conducta.

—Que su número debía ser de 300 familias y excluyendo de su constitución á los mayores de cincuenta años;

—Que el precio de la venta de las tierras, cuya extensión se fijaba en 30 cuadras para cada familia, sería fijada á razón de 20 $ la cuadra.

—Que era obligación del concesionario suministrar los útiles de labranza y la manutención del primer año á los colonos.

—Que el concesionario estaba obligado á practicar el trazado de la colonia y su pueblo con arreglo á la ley y decreto reglamentario sobre colonizacion, y construir los edificios necesarios para escuelas y servicio público, estableciéndose el plazo de tres años para el cumplimiento de estas obligaeiones; y debiendo, además, y antes de recibir la escritura de las tierras públicas referidas, otorgar una fianza de persona abonada á satisfacción del Gobierno, depositando, en

efectivo, ó en forma hipotecaria, á favor del Estado la suma de 20 000 $, que perdería si dejase de cumplir sus obligaciones; y que los terrenos que se adquirieran para la colonia y lo demás que fuera inherente responderían también á esas obligaciones, y que no podría disponer de la cuarta parte de las que se le adjudiquen mientras no hubiera verificado la expresada compra.

—

Dos meses después, en 13 de Octubre de 1883, se le escrituraron trece leguas y 1985 cuadras de campos fiscales, ubicados en Canelones, Maldonado, Paysandú, Colonia, Cerro-Largo, Tacuarembó y Salto!!

Después se le escrituraron unos campos fiscales que existían sobre el puerto de Maldonado, y también otros alrededor del fuerte de Santa Teresa donde se fundó la colonia.

Es decir, que se le escrituraron como tres leguas más.

Además, en Mayo de 1885 se decretó la expropiación de los terrenos del *Potrero Grande*, linderos de los que se le habían escriturado antes junto á Santa Teresa!!

Entretanto, recién cinco meses más tarde, el 24 de Septiembre, fueron aprobados los estatutos y el reglamento de la colonia

La garantía que se había establecido de 20.000 pesos oro, fué sustituída por un crédito hipotecario de 40.000 pesos de la señora esposa de don Luís Herrera contra su esposo, y la fianza del Baron da Porra, Grauert y Compañía, que fueron aceptadas sin reparo por el Poder Ejecutivo.

Esta garantía, sin embargo, fué relevada antes de la época prescripta, permitiéndole la venta de la cuarta parte de los terrenos afectados al cumplimiento del contrato.

Los gastos de mensura, que debió costearlos el concesionario, fueron pagados por el Gobierno.

Tampoco cumplió las otras obligaciones á que se sujetó por contrato y que vencieron el 31 de Agosto de 1886.

En vista de tantas irregularidades y como consecuencia del cambio político que se produjo entonces, el Poder Ejecutivo, en Marzo de 1887 declaró caducado y nulo el contrato, y como tal, no asequible, fundándose entre otros considerandos, en que «en estas condiciones y relevado Grauert del cumplimiento de todas sus obligaciones y de la prestación de fianzas y garantías, etc. etc., el contrato de 31 de Agosto de 1883 ha desaparecido *para ser sustituido por una donación gratuita de 25 suertes de estancia, fiscales unas, y expropiadas otras!!*

. . . .

De la Colonia Santa Teresa sólo existían tres años más tarde diez y nueve familias en condiciones miserables.

Después... después, el Estado encargó á su fiscal *ad-hoc* que gestionara los dineros que había recibido el concesionario de los poseedores y arrendatarios de las tierras fiscales, á quienes había vendido la propiedad de esas tierras!

También se le encomendó al fiscal que pidiera la posesión inmediata de las que se le habían escriturado á Grauert y que no

hubieran sido enajenadas á terceros, y se recomendó la gestión de que obligase al cumplimiento de la garantía otorgada por el «Barón da Porra, Grauert y compañía.»

Finalmente... ya he dicho que quién desee profundizar este asunto puede consultar nuestra colección legislativa y los archivos de los tribunales.

A mí me basta con esta síntesis: En Rocha no ha habido colonización, y al hablar de ese asunto para nada debe tenerse en cuenta este antecedente, ni por la elección del punto, ni por los medios de explotarlo, ni por los fines ulteriores que se perseguían.

Se eligió Santa Teresa, porque había tierras fiscales lejos de las que ya habían sido escrituradas. Después se procedió á la expropiación de tierras linderas, porque resultaron pocas las primeras.

En suma: repito, que en Rocha no ha habido colonización. La denominada «Colonia Santa Teresa» no tuvo ese fin. Fué un «negotium».

Una colonia entre nosotros no debe ser otra cosa que un núcleo agrícola llevado como modelo y estímulo á una zona donde convenga desarrollar la agricultura, y debe tenerse gran cuidado en las formas de su establecimiento, porque su misión no es sólo producir lo que permitan sus tierras, sinó dilatar, con el ejemplo y por contagio, su esfera de acción.

Es el tipo industrial que hay que oponer á la ganadería, para con él provocar la evolución que necesariamente debemos cum-

plir en nuestro país, para hacer frente, con tiempo y previsión, á la crisis en que comienza á entrar la vida pastoril.

—

Avancemos hácia otro proyecto.

Y volvamos á encontrarnos con la obsesión de ligar la Coronilla con el lago Merín.

IX

(Años 1882-1887)

PROYECTO DEL SEÑOR LUÍS DEAL PARA FORMAR UN PUERTO EN LA CORONILLA, CONSTRUÍR UN FERROCARRIL DESDE ESE PUNTO HASTA EL RÍO SAN LUÍS Y FUNDAR EN CADA EXTREMO DE LA LÍNEA UN PUEBLO DE CUATROCIENTAS HECTÁREAS CADA UNO!

El proyecto que ahora voy á extractar y criticar, es un plagio perfeccionado del que presentó Donzel el año 1870 y del que ya me ocupé detenidamente.

Una vez más, trata de buscarse, y como cosa muy fácil de encontrar, la manera de unir la laguna Merín con el océano, por medio de un ferrocarril, para, por ese arbitrio, atraer hácia nuestra costa el comercio riograndense; como se atraen las moscas poniéndoles un plato de almíbar, pero sin tener en cuenta los diversos y complejos factores que tienen que actuar en el medio ambiente, para que las moscas brasileñas sientan el olor primero, se persuadan de que es almíbar y no veneno, después, y que

lo comprueben por último viendo que las moscas orientales lo toman con placer, lo encuentren bueno y les hace bien, al extremo de venir desde lejos y por diversos caminos en su busca.

Veamos cómo quería resolver el problema este nuevo proyectista:

El año 1882 el señor Luís Deal se presentó al Poder Ejecutivo *en representación de una empresa* solicitando concesión para formar un puerto en la Coronilla, cuya extensión sería de 625 hectáreas con fondos de 27 piés, y cuyo costo lo estimaba en 3:262.750 $.

Solicitaba así mismo la concesión para construír un ferrocarril entre el citado puerto y el río San Luís, en una extensión que decía ser de 37 y 1/3 kilómetros.

Para facilitar su obra, pedía el despacho, libre de derechos, de las mercaderías destinadas al Brasil, tanto á su entrada como á su salida.

Las del país pagarían los derechos de costumbre.

Los derechos de puerto, eslingaje y almacenaje pertenecerían á la empresa, y al Estado los de importación y exportación sobre las mercaderías del comercio de la república.

La empresa podría expropiar las tierras para la doble vía y para la formación de dos pueblos, uno en cada extremo de la línea, de cuatrocientas hectáreas cada uno.

El fisco cedería á la empresa los terrenos fiscales que existieran dentro de una

zona de 500 metros sobre las obras proyectadas.

El gobierno cedería gratuitamente á la empresa la piedra de propiedad fiscal que hubiere á inmediaciones del puerto.

La empresa empezaría sus trabajos al año de escriturada la concesión y los terminaría á los cinco siguientes Si en el plazo indicado no se hubiere dado principio á los trabajos, se concedería á la empresa una prórroga de seis meses, prévio depósito de 25.000 $ como garantía.

En cuanto á garantías para el capital, «la empresa, comprendiendo que dado el estado actual del erario público sería difícil comprometerle con la garantía que con frecuencia se concede á empresas análogas, para así contribuír á la realización de obras de importancia evidente y desde que ésta cree contar con vida propia, *ha creído conveniente no agravar en lo mínimo á la nación!* (1)

Habiéndose dado vista de esta solicitud á la Dirección General de Obras Públicas, ésta oficina informó diciendo que á primera vista se comprende que el objeto del solicitante es ofrecer un puerto de acceso á las mercaderías de Río Grande.

Que en principio juzgaba aceptable la idea, pero que consideraba necesario ampliar bastante las condiciones del contrato presentado por el solicitante, porque en él no se estipulaba plazo alguno para la dura-

---

(1) Véase el T. LXXXIV páginas 53 á 81 del diario de sesiones de la Honorable Cámara de Representantes.

ción de la concesión, ni se daba al Estado la intervención debida en la fijación de las tarifas ferrocarrileras y de los derechos de puerto; que tampoco se determinaban límites para la exención de derechos aduaneros de los artículos destinados á la construcción y explotación de las obras, ni se estipulaba la intervención técnica del Estado.

Pasada después la solicitud en vista al Fiscal de Gobierno, este funcionario dijo, que: Deal hablaba á nombre de una empresa, sin justificar su personería;—que el asunto era demasiado importante para saber con quién se trataba;—que todas las empresas no son personas jurídicas y hábiles—que las sociedades anónimas no pueden existir sin formalidades prevías para tener representación legítima y autorizar mandatarios;—que por tanto, se explique Deal sobre eso antes de pasar adelante.

Y Deal contestó que la sociedad ó empresa que invocaba, *sólo estaba acordada entre los interesados para formarse con investidura legal* DESPUÉS DE OBTENIDA LA CONCESIÓN! *y que, por eso, modificaba la forma de su presentación limitándola á su propia persona.*

Y respondiendo á las observaciones que había formulado la Dirección General de Obras Públicas, decía que: el caso era el de una empresa dispuesta á sepultar nada menos que cuatro millones de pesos bajo las olas del Atlántico y convertir una costa desierta en un centro importantísimo de vida y de comercio, sin más garantía de lucro que la que pudiera proporcionarle su pro-

pia iniciativa y fuerza, y que no sería justa la intervención administrativa en las tarifas á establecer; que esa intervención sólo es legítima cuando el Estado garante el interés sobre el capital invertido, en cuyo caso viene á ser indirectamente el constructor ó capitalista y evitar así que se despilfarren los fondos dedicados al progreso del país.—Que en lo relativo á la duración del contrato ó concesión, no la había consignado porque el Estado tiene el derecho de expropiar las obras cuando lo crea conveniente!

Y vuelto nuevamente el asunto al fiscal, éste dijo que: «la facilidad con que Deal había obviado el inconveniente de la falta de personería, alejaba de la mente la idea de la segura é inmediata realización del pensamiento. Que sería una concesión como otras, que después de otorgadas salen á corretear el mundo en busca de elementos con que traducir en hechos los proyectos ligeramente concebidos.»

Después, entre otras consideraciones, el fiscal agregaba, que las ventajas que de este proyecto sacaría el país no serían de máxima consideración, pero que mayores y ciertamente importantes serían si la navegación de la laguna Merín fuese permitida á la bandera oriental;—que las principales consecuencias de esta creación, tal como se proyecta, serían para el Brasil.

Y en resúmen: concluía diciendo, que lo procedente era que el interesado recurriese á la Asamblea con su solicitud.

Así lo hizo el señor Deal, presentándose á la Cámara de Representantes dónde recién *cinco años más tarde* fué informado

por la Comisión de Fomento, con fecha 1.° de Abril de 1887, diciendo que comprendía lo delicadísimo que era sancionar concesiones de esta índole, particularmente en nuestras fronteras;—que el solicitante se presentaba á nombre de una sociedad que aún no existía, que sólo se constituiría si el proyecto se convirtiese en ley, y si después, lograba encontrar capitalistas que aceptasen sus proposiciones;—que esto no era nada edificante para el país, porque concesiones de esta índole sólo debían otorgarse á sociedades establecidas, que ofrecieran toda clase de seguridades y garantías, y que además, si se concediesen, debería ser en condiciones muy distintas á las del proyecto;—que abrir puertos en las solitarias ensenadas, construír carreteras, ferrocarriles, levantar puentes, crear ciudades y pueblecillos, todo en buenas y convenientes condiciones, con el acierto y circunspección que aconseja la práctica, importaría llevar el país, por la senda segura del progreso, pero que se debía ser muy cauteloso respecto de toda concesión que se otorgase en nuestra frontera ú otra parte del territorio, á personas que, aunque muy honestas y decentes, no tengan capital ni relaciones en los grandes centros mercantiles, porque puede perjudicarse el crédito de la nación al proceder de esa manera;

Que por otra parte, no estando el Estado en ejercicio de la navegación en la laguna Merín y en el río Yaguarón, había una gran conveniencia nacional en que se rechazase este extraordinario y costosísimo proyecto,

y que le llamaba extraordinario y costosísimo, porque lo sería para la nación, sin saberse á que manos iría á parar un puerto tan estratégico como La Coronilla, que podría convertirse en un gran depósito de mercaderías y en estación naval; además, por las tierras fiscales pedidas desde el puerto hasta el lago Merín, en una anchura de 500 metros sobre la línea; por la no intervención del Estado en las tarifas, ni en los derechos de puerto, con exención por diez años de los derechos de aduana correspondientes á las construcciones y explotación de las obras; las que además, serían aprobadas por la empresa sin que en su exámen intervinieran las autoridades.

Y por último: *que por ley promulgada el 27 de Agosto de 1884, relativa al trazado general de los ferrocarriles de la república, se designó una línea en el artículo 1.°, que dice así: «5.ª Ferrocarril Uruguayo del Este, de Montevideo, á la laguna Merín, pasando por Pando, Maldonado, San Cárlos, Rocha y un ramal á Minas, etc., que se está gestionando ante el Poder Ejecutivo de la Nación.*

Que por todas esas razones aconsejaba como resolución, la siguiente: *No ha lugar y archívese.*

Puesto el asunto en la orden del día, en la sesión del 16 de Mayo de 1887, después de un largo debate fué aceptado el consejo de la Comisión de Fomento, y así murió esta nueva iniciativa,—resurrección perfeccionada de todas las que habían pretendido antes, y aún de los que pretendieron des-

pués, ligar el puerto de la Coronilla con la laguna Merín.

Dije al principio que este proyecto era un plagio perfeccionado del de Donzel,—presentado 17 años antes con mayor fortuna ante el Cuerpo Legislativo, pero al fin con el mismo resultado en la práctica; —y es un plagio, porque la idea, el fin, el móvil son los mismos:—unir La Coronilla con el lago Merín por el San Luís, buscando nada más que el comercio brasileño, vale decir: que sólo se trataba de hacer un puerto para la provincia de Río Grande, como lo dijeron el fiscal, la Dirección de Obras Públicas y el Cuerpo Legislativo, porque la idea era transparente. Fueron, pués, proyectos gemelos, y de consiguiente el último fué reflejo, copia, plagio de los anteriores; aunque, como en todas las cosas humanas, hubo su perfección. Así en éste ya se habló de las obras del puerto Coronilla y de la longitud de la línea y de otros detalles técnicos, que, aunque estimados á ojo de buen cubero, eran al fin postulados concretos del programa del proyecto.

Por lo demás, Deal como Donzel no conoció la geografía de aquellos lugares. El hecho de proyectar una ciudad sobre el San Luís en las proximidades del Merín, revela que ignoraba que aquel paraje es una estepa anegadiza é inapropiada para eso.

Pero á este respecto ya vendrá quién, un año más tarde, al plagiar á su vez á Deal y á Donzel lo haga en condiciones inferiores á sus modelos, sin el puerto Coronilla, y

pretendiendo el ferrocarril cuyo trazado estaba ya concedido á la empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este; y además otras gabelas dignas de recordación.

Me refiero al proyecto de un señor Caymarí, que aunque murió al nacer, en las carpetas del Ministerio de Gobierno por abandono voluntario que de él hizo su autor, según consta de propia declaración, se pretendió resucitarlo audazmente algunos años después por otros *vivarachos*, (cuyos nombres haré conocer), quienes obraron sin conocimiento de aquél, en condiciones las más curiosas, y que por lo estupendas y sin anales en éstos variados *asuntos*, me propongo detallar cuando le llegue el turno en el cinematógrafo, para que sirva de experiencia en el futuro y de modelo de *viveza* lacedemonia.

Finalmente, creo que Deal fuera de los detalles á que hago referencia, en nada aventajó á Donzel ni á sus demás antecesores, y en todo concepto reproduzco para su proyecto la crítica que hice para los de aquellos.

Ni un dato nuevo para ilustrar el porvenir económico de la Región del Este, ni una nueva chispa que pueda iluminar los senderos del progreso futuro.

Siempre el mismo rumbo: el comercio de Río Grande. Siempre la misma ignorancia geográfica, el mismo desdén por la economía nacional, la misma utopía de creer en capitales extranjeros para obras que ni les había llegado la hora, ni estaban planeadas con lógica ni criterio de especulación práctica.

Una concesión solicitada, para después intentar su enajenación. La eterna historia que reaparecerá una y otra vez, y respecto de la cual toda previsión resulta escasa.

. . . .

Busquemos experiencia en otros proyectos.

X

(AÑO 1889)

PROYECTOS DEL DOCTOR ENRIQUE BARBIERI BORGHINI PARA ESTABLECER COLONIAS EN LOS BAÑADOS DE LA INDIA MUERTA (!), CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS EN LA CORONILLA Y LA PALOMA, EXPROPIACIÓN DE TIERRAS, DESECACIÓN DE PANTANOS, EXPLOTACIÓN DE INDUSTRIAS PRIVILEGIADAS, ETC.

Antes de entrar á ocuparme de estos proyectos, voy á permitirme una digresión que considero necesaria para explicarlos en parte, y para explicar también otros que les sucedieron.

—

Al país se le había hecho ya insoportable, absolutamente insoportable, el régimen de gobiernos militares á que estaba sometido desde el año 1875, época en que habían surgido de un motín para echar por tierra lo que aún nos quedaba de constitucional en la república; y para sustituirlo por un organismo nuevo cuya característica era la fuerza sin control por orígen, la depravación por procedimiento político,—la ig-

nominia y el robo como ideal de administración, y como complemento de tales atributos, cuánto de abominable y de odioso puede reunirse en un momento histórico, como fruto brotado al calor de luchas ardientes y sin brújula, sostenidas entre una demagogia intransigente, de gironda togada y urbana, contra un caudillaje de instintos primitivos, sugestionado por elementos de baja ralea política que asimilaban las clases inferiores de la sociedad y algunos egoísmos de clase conservadora.

Y como consecuencia de eso vino lo que al principio se llamó la lucha de los *principistas* contra los *candomberos;* después, de la opinión contra el *latorrismo*, y por último del país contra el *santismo*.

Once años en esta lucha sin trégua habían excitado los cerebros de la mayoría de los ciudadanos, que en todas las formas resistían al oprobio político de la época, formando un medio ambiente de conjuración y oposiciones violentas que lograron producir diversas, pero infelices explosiones revolucionarias, y que llegaron á tener representantes tan exaltados, que alguno de ellos, en su desesperación, fué capaz de llegar hasta el suicidio, pero no sin antes imitar, aunque sin éxito completo, la legendaria tragedia de Bruto.

En tales circunstancias, y después de haber transcurrido así una década de vida ardiente y tumultuosa, un suceso extraño é inesperado, pero quizás lógico, tan lógico como los orígenes y las consecuencias de cuanto había ocurrido en los dos lustros

últimos, vino á cambiar la faz de los acontecimientos en el mes de Noviembre de 1886.

El gobernante omnímodo é irreductible, que hasta allí había logrado vencer con las fuerzas heredadas del motín, á las fuerzas ciudadanas, que habían pretendido derrocar su sistema, ya en la lucha cuerpo á cuerpo, ya en todas las formas de la propaganda escrita y oral; ya colectiva ó personalmente, llegando hasta marcarle el rostro para siempre, pero sin lograr derribarlo de la altura en que se había encastillado,—ese gobernante soberbio hasta allí, sorprendió de súbito al país, llamando á una conciliación á los más salientes y más decididos adversarios de su gobierno, produciendo así el cambio más brusco y á la vez más extraordinario en el escenario de nuestra política.

. . . .

Los odios se convirtieron en perdones; los agravios en olvidos, los encogimientos en dilataciones; las audacias en timideces, y casi podría decirse, que la elíptica de nuestro mundo político declinó de una manera increible y fuera de todo cálculo y previsión humana.

Una nueva era, una nueva política, una extraordinaria transfiguración, surgió al punto, luminosa, de entre las densas tinieblas de la víspera.

El país se lanzó con ansia loca á las especulaciones sin freno; — el oro, hasta allí guardado con celo hebreo, rodó sin miedo y sin cálculo; y al aureo rumor, de las tran-

sacciones impremeditadas y numerosas, vinieron desde lejos hombres desconocidos, salidos de todos los climas y de todas las latitudes. Vinieron por secreto instinto, como las aves de arribada en los días de tormenta.

El pueblo guerreador quería ser ahora pueblo especulador, aunque no estuviera preparado para los logaritmos que tienen la característica de la experiencia; quería derramar su oro sobre cualquier iniciativa que fuese original ó novedosa.

Y las aves de arribada le trajeron en sus picos, royos de proyectos, conteniendo iniciativas y combinaciones, que fueron recibidas con contento y con deleite, produciéndose así los más extraordinarios fenómenos económicos.

Los bancos para toda clase de especulaciones; las empresas de ferrocarriles, al Líbano y al Tartagal; las colonizaciones hasta lacustres; como la de Caymarí en San José; la formación de sociedades anónimas, con emisiones de papel moneda; las explotaciones más extravagantes; las cooperativas más paradojales; lo enorme, lo ridículo, lo asombroso, lo inverosimil.— todo se mezcló, fermentó y brotó en el correr de tres años de vida delirante, en que se fundaron sociedades con capitales de millones para caer en la más espantosa y mísera liquidación; en que los valores territoriales alcanzaron alturas maravillosas para descender á las más bajas cotizaciones; y en que todo lo que era susceptible de comercio, rodó sobre el extendido tapete

verde de la Bolsa, entonces franjeado con tréboles bordados en oro, como símbolos de *porte bonneheur.*

. . . .

Entre los centenares de extranjeros atraídos por la maravillosa abundancia que el cuerno de nuestra fortuna había volcado sobre la colonial Montevideo convertida en nueva California, se contó un distinguidísimo médico italiano, correcto caballero, que apenas hubo pisado el muelle buscó entre el rumor de los negocios quien le sirviera de guía en la babel de las múltiples especulaciones de aquellos momentos, que cada veinticuatro horas surgían de lo ignoto para trepar á las columnas de la prensa, saltar hasta las gradas de los Poderes Públicos, y finalmente, convertirse como por ensalmo en concesiones, que servían para tentar la loca fortuna con traspasos habilidosos: para solicitar préstamos, y hasta para combinaciones políticas.

Entre tantas iniciativas, una sin embargo, estaba destinada á llamar la atención y á popularizar en breves horas un nombre y hasta desempeñar un rol importante en nuestra política.

Un día se supo que el doctor Enrique Barbieri Borghini, desde poco nuestro huésped, había solicitado del Gobierno, y tramitado administrativamente, una concesión para establecer varias colonias en los bañados de la India Muerta; para expropiar grandes extensiones territoriales; para construir puertos en la Coronilla y la Paloma; para construir ferrocarriles en aquellas

zonas, y para la explotación de varias industrias con privilegios, entre las cuales se contaba la de pesquería por diez años!

No obstante lo acostumbrados que estábamos á todo lo estupendo, á todo lo inverosimil, y casi hasta familiarizados con lo maravilloso, esta nueva iniciativa, al aparecer ante el país, provocó una explosión de protestas que llegaron á difundirse como ondas sonoras por todos los ámbitos de la república.

Una complicación política vino á darle mayor relieve y mayor resonancia.

El ministro de gobierno entonces, era candidato á la presidencia de la república y el doctor Borghini desde su llegada formaba parte de la rueda de sus íntimos.

El caso, pués, resultaba grave, por lo que en sí mismo comprendía y por las formas exteriores que le daba el medio ambiente.

Una interpelación ruidosísima no se hizo esperar, en la que se jugó la suerte del candidato, pero ella concluyó, dando por resultado, que se asegurara la presidencia del ministro y se diera al traste con la concesión del doctor Borghini.

Ahora bien, ¿debo yo entretenerme en analizar estos proyectos, que no revelan concepción económica, ni plan posible y que sólo constituían una enormidad monumental é irrealizable de todo punto de vista?

. . . .

Sólo diré que más tarde tuve ocasión de conocer al doctor Borghini, y pude darme

cuenta de cuánto habíale apenado el haberse visto envuelto en aquél negocio.

Èl no había estado jamás en Rocha, él no conocía sus condiciones físicas, ni sus condiciones geográficas, ni sus elementos económicos.

El había venido á nuestro país con la imaginación exaltada por otros y ávido de aventuras industriales, trayendo,—lo que no todos traen,—algunos miles de francos en su cartera, y con la esperanza infantil de que sobre ellos se acumularían millones.

Vino; el medio ambiente lo subyugó, le encontraron fachada de hombre de negocios y corazón de quién no ha nacido para tales especulaciones,—y no sé cómo, ni me importó saberlo,—un día se vió proyectando toda una transformación estupenda en la más importante zona del país... y lo que es más grave,... se encontró también sin aquéllos miles de francos que había traído.

Yo le oí lamentarse del papel que había desempeñado; yo le oí lamentarse de haber malgastado las liras que había traído en su cartera de médico distinguidísimo; y por último, le ví alejarse, decepcionado, hácia la otra orilla del Plata, dónde desempeñó despúés honroso puesto social hasta que le sorprendió la muerte no hace mucho en pleno otoño de la vida.

Estos proyectos tan sonados, fueron, como tantos otros; se tentaba con ellos monopolizar lo que era susceptible de ser negociado. He ahí todo.

Por eso no era extraño ver en aquélla época que se solicitara una concesión y se abandonara, si ella no ofrecía alicientes de lucro. Y también que se resucitara de entre los muertos si se olfateaba que podía pescarse algún mendrugo. Del león un pelo!

Ya veremos de estos algún caso.

XI

(Años 1887-1888)

PROYECTO LEVIATAN

SOLICITUD DEL SEÑOR BENJAMÍN VICTORICA Y URQUIZA, PARA CONSTRUÍR UN FERROCARRIL DESDE SANTA ROSA HASTA MELO, Y UN RAMAL DESDE MINAS HASTA MALDONADO.—EXPROPIACIÓN DE DOSCIENTAS LEGUAS KILOMÉTRICAS PARA LA FUNDACIÓN DE COLONIAS, PUEBLOS, HARAS, LECHERÍAS, CAMPOS DE EXPERIENCIAS, ESCUELAS, INTRODUCCIÓN DE MIL QUINIENTAS FAMILIAS, ETC., ETC., ETC.

Como consecuencia de la extraordinaria situación que acabo de bosquejar y cuyos detalles llegaban ya al exterior trasportados por ráfagas californianas, no tardó en verse arribar á la Muy Heroica y Reconquistadora ciudad de San Phelipe y Santhiago, á numerosas legiones de hombres de negocios, que venían precedidas de auspiciosas algaradas y al son de timbales argentinos, haciendo tremolar los pabellones de su orígen adornados con insignias desconocidas de negocios

y especulaciones nuevas, aún no registradas en el inocente código de señales que usábamos, tranquilamente, desde los tiempos honorables del hispano «Consulado del Comercio»

Entre esas legiones de argonautas que vinieron á despertarnos de nuestra modorra charrúa para esquilar el vellocino uruguayo y enseñarnos el arte de una vida económica que no conocíamos, porque hasta allí los textos más adelantados de nuestra economía política sólo enseñaban que el oro, la plata y el cobre eran la moneda única de las transacciones; que lo que se compraba y se vendía debía pagarse con ella á plazos fijos, y que las cosas solo valían el equivalente al capital correspondiente á su producido anual;—entre esas legiones llegadas para iniciarnos en los secretos de otras especulaciones nuevas, se singularizó desde luego una de las que vinieron de la vieja capital del virreynato, capitaneada por el doctor Emilio Reus, rodeado de un brillante Estado Mayor de provectos mariscales británicos y vascongados. Ella estaba destinada á grandes éxitos, á grandes sucesos, y á grandes estruendos. Llegó á la cumbre de los millones, fundó bancos, contruyó pueblos, trastornó todos los valores llevándolos hasta los más inconcebibles niveles; proyectó *boulevares*, puertos colonizaciones, ferrocarriles, y cuánta explotación industrial y comercial puede concebirse en los delirios de la fiebre ó de la jaqueca.

Para eso, la buena fé tuvo que andar mezclada con la malicia;—la habilidad con

la torpeza; —la honorabilidad se asoció á la truhanería; — el cuasi mendigo pasó por rentista;—y desde los más oscuros rincones de las fondas ó de las cocinas, surgieron banqueros improvisados que fundaron establecimientos de crédito, sociedades cooperativas, y todo lo que la locura de Mercurio pudo hacer fermentar y brotar en aquellos días cálidos de una ambición inesperada y sin noción de sí misma.

He dicho que la buena fe y la honorabilidad anduvieron también mezcladas en el tumulto, y he recordado esto, porque el proyecto que ahora voy á transcribir tuvo á su frente un hombre que venido también del exterior, anduvo entreverado con aquella turba de especuladores, y que no obstante la falta de lógica de su iniciativa, cuando llegó la hora de los desastres lógicos, pudo regresar á sus lares sin que se le cerraran con desprecio nuestras puertas á su espalda.

Ahora examinemos ésta nueva locura de aquéllos días de fiebre, para que ella nos deje la enseñanza que de sus detalles se derivan,—pero digamos antes, que aún cuando el escenario elegido por el autor no está precisamente en la región que estoy estudiando,—por un hecho posterior, (el Mensaje del Poder Ejecutivo de Septiembre de 1890) *vino á vincularse como todos los proyectos anteriores, al puerto Coronilla,* adquiriéndo así una base lógica, si es que puede tenerla esta monumental y extraordinaria iniciativa de millones, que siendo una reproducción, un plagio adornado,

del proyecto de Kreutzer en 1882, que pretendía construír un ferrocarril desde el Cuareim hasta la Coronilla, era no obstante tan económicamente impracticable como ésta.

Estudiémoslo:

En el mes de Mayo de 1887, el ciudadano argentino señor Benjamin Victorica y Urquiza, «conforme á órdenes é instrucciones de fuertes capitalistas europeos» (?!) y fundándose en que «era notorio que el país clamaba de mucho tiempo atrás por el establecimiento de colonias en la frontera terrestre, como medio de establecer un común nivel de civilización en todo el país, y de poner una barrera insalvable á la pacífica invasión del idioma, de las costumbres, y de las influencias políticas y sociales del poderoso imperio que es dueño y señor del territorio fronterizo (y lo decía una empresa extranjera!) y sus gobiernos han solido preocuparse de resolver ese problema, pero no se ha concebido la forma definitiva de dársele, ni menos se ha tratado de traducirla en hechos»—proponía al Poder Ejecutivo, *en nombre de una empresa, la contrucción de un ferrocarril en toda la extensión de la frontera terrestre con el Brasil, en combinación con una colonización de doscientas leguas kilométricas! de las tierras que quedasen comprendidas á lo largo de la vía proyectada, con tres leguas de fondo!! á cada costado!!!, las que se dividirían en secciones de nueve leguas cada una!*

La empresa daría alojamiento á mil qui-

nientas familias europeas (para nacionalizar nuestra frontera!) en el plazo de 8 años!

En cada colonia se fundaría un pueblo, sobre la vía, de cuatrocientas hectáreas (nada menos), con iglesia, edificios para policía, juzgado de paz y escuela agronómica.

Circundaría estos pueblos una zona de 400 metros de ancho, dividida en lotes de cuatro hectáreas cada una, para quintas. Cada lote para la colonización sería de 25 hectáreas para los agricultores y de 100 hectáreas para los ganaderos, y la empresa edificaría en cada uno de ellos una casa de material suficiente para abrigar una familia. Además, les anticiparía *lo que solicitasen!* y la manutención durante un año; los instrumentos y animales de labor necesarios.

Establecería también en la más central de las colonias, un haras destinado á mejorar especialmente la cría de vacas lecheras, con el propósito de propender á la formación de lecherías y mantequerías, que pudieran elaborar manteca en tarros y leche condensada para la exportación al Brasil que, (según el proponente) consume anualmente de diez á doce millones de pesos de éstos productos.

Para estímular la industria de la lechería en las colonias, se dedicaría un lote de doscientas hectáreas en cada sección, que se otorgaría gratuitamente á la persona ó empresa que lo solicítase, obligándose á fundar en él un establecimiento de esta naturaleza. Así mismo en cada sección se reservarían dos lotes llamados *industriales*,

de cien hectáreas cada uno, que serían igualmente concedidos; gratuitamente, á quienes establecieran en ellos alguna industria basada sobre el empleo de los productos agrícolas de la localidad como materia prima;—por último, la empresa establecería un campo de experiencias en el que haría cultivar las plantas y árboles que parecieran adaptarse mejor á aquellos terrenos, para dar mayor impulso al desarrollo agrícola de las colonias, y finalmente: la empresa se comprometía á costear durante los primeros años la enseñanza agrícola y elemental mientras no alcanzacen para ese fin los recursos de la localidad y la parte de los impuestos destinada por las leyes vigentes á la instrucción pública.

Y además de todo lo expuesto, solicitaba que la línea férrea cuya concesión pedía, fuera agregada al trazado general, establecido por la ley de 27 de Agosto de 1884, con más un ramal con dirección á Bagé, y otro de Minas á Maldonado, para así establecer el empalme con los troncos principales y los que deben establecerse; y todo, de acuerdo con las condiciones prescriptas por aquella ley.

Solicitaba igualmente, la prelación de la línea que estableció dicho trazado con la denominación de Nordeste de Montevideo á Artigas, y para el caso de caducidad.

El pago de la tierra se haría por parte de la empresa, dinero de contado y á medida que se efectuasen las expropiaciones.

Los trabajos de colonización comenzarían inmediatamente de concluidas esas expropiaciones.

La empresa depositaría, como garantía; en el Banco Nacional, la cantidad de dinero que fijase el Poder Ejecutivo, (ya se verá como se depositó) cuya suma podría ser retirada una vez establecida la cuarta parte de las familias que se obligaba á introducir. (1).

Tomada en consideración esta propuesta por el Poder Ejecutivo, éste la remitió á la Asamblea el 10 de junio del mismo año, y estudiada que fué por la Comisión de Hacienda del Senado, ésta informó diciendo, después de varios razonamientos prévios, que aconsejaba su aceptación, autorizando al Poder Ejecutivo para otorgar la línea férrea solicitada en los mismos términos de la ley del 27 de Agosto de 1884 recorriendo los siguientes puntos: Santa Rosa, San Eugenio, Rivera y Villa de Melo con un ramal en dirección á Bagé y otro de Minas á San Carlos). Que se declara,—al sólo efecto de la colonización,—expropiable un área de doscientas leguas en fracciones de diez leguas en los parajes que el Poder Ejecutivo indicará como más apropiados para tal fin. Que el Estado quedase relevado del pago de 7 o/o de garantía que acuerda la ley de 1884 citada, siempre que el proponente no hiciera entrega simultánea de la parte de línea férrea y de colonización correspondiente á las diferentes secciones en que se subdivide la línea. Y que el pla-

(1) Véase el Diario de Sesiones del Senado t. 43 pág. 45, t. 44 págs. 101, 130 y 161, t. 45 pág. 589, y Diario de la Cámara de Representantes t, 99 págs. 218, 256, 330, 390 y 424 y t. 100 p. 42.

zo para terminar dichas obras lo fijará el Poder Ejecutivo de acuerdo con el interesado.

Puesto en discusión este proyecto de ley, en la sesión del 30 de Mayo de 1887, el senador por Flores, que actualmente es presidente de la república, dijo, que «desearía acompañar á la Comisión en el proyecto, porque las obras de progreso atraen las miradas generales con simpatías y deseos de concurrir á ese objeto;—que la persona del proponente también le era simpática, por haberle sido recomendado de una manera eficaz, pero que tratándose de éstas cuestiones, los afectos, las amistades y las simpatías, deben ser supeditadas por el espíritu que guía el interés público;—que se trataba del proyecto más grande y más extenso que se hubiese presentado en el país; —que según la opinión de personas competentes, el ferrocarril que se pretendía fundar alcanzaría alrededor de ciento cincuenta leguas (?) desde Artigas hasta Santa Rosa del Cuareim;—que además la otra línea también solicitada por el señor Victorica, que es desde Artigas hasta Minas, y el ramal que debe unir á Maldonado, y finalmente, la expropiación de doscientas leguas de tierra para fundar colonias agrícolas lo hacen un proyecto colosal, y que no se estaría lejos de la verdad diciendo que demandaria de treinta á cuarenta millones de pesos.

«Que sería justo acordar la concesión si se presentase demandándola un sindicato

compuesto de capitalistas europeos que garantizasen debidamente los capitales á emplearse; pero que el señor Victorica, á quién le reconocía la mejor buena fé en el caso, se limitaba á decir, que pedía la concesión cumpliendo instrucciones de capitalistas extranjeros, seguro de llevarla á cabo en el término que las leyes acuerdan.

«Que se veía, pués, que tenía que contar con los capitalistas extranjeros, puesto que aquí no los hay disponibles, y nosotros tenemos ya una penosa enseñanza respecto á todos esos proyectos, que sin base real y positiva, tienen que buscar en Europa los capitales necesarios. Que en Inglaterra, que es la plaza donde se presentan estos negocios, lo primero que preguntan, cuando se trata de un asunto tan grande, es si será algún proyecto californiano; y nosotros correriamos un peligro grave en autorizar una concesión de esa naturaleza sin más antecedentes que los presentados por el señor Victorica, porque sucederá lo que ha sucedido otras veces en los proyectos de bancos, de puertos, de unificación de deudas, que han llamado á la puerta de los banqueros, y en su odisea, quién sufre es el crédito de la república, y nos imposibilitará más tarde para hacernos oír en operaciones reales y positivas. Que desde luego se presentaba á la vista del observador un fenómeno, y era que, teniendo á la márgen izquierda del Uruguay en una extensión de 150 leguas terrenos ricos y feraces para fundar colonias, se fuera á buscarlos á la frontera, cuya distancia encarece la producción.

«Que lo regular sería, que después de agotar las tierras inmediatas á los ríos navegables recién se fuesen á buscar á zonas más apartadas.»

Y abundó aún más en otras consideraciones el senador por Flores, para demostrar lo que nosotros hemos evidenciado ya respecto de los proyectos que hemos criticado y que en su tiempo se concibieron y tramitaron al solo efecto de vender la concesión... si se hubiese encontrado quién diera algo por ella...!

El senador Laviña, miembro de la Comisión de Hacienda, que había suscripto el informe en disidencia, fundó también su voto en contra, por no encontrar suficientes garantías por parte del solicitante.

Por último, después de una larga y fatigosa discusión en ambas ramas del Cuerpo Legislativo, en que el proyecto fué atacado y defendido con tesón, se concluyó sancionando una ley por la cuál «se autorizó al Poder Ejecutivo para conceder al señor Victorica y Urquiza la construcción de un ferrocarril cuyo trazado sería el siguiente: Desde San Eugenio á Rivera y Villa de Melo, obligándose al concesionario á fundar cinco colonias entre San Eugenio y Rivera, y quince entre esta última población y la villa de Melo, debiendo entregarse poblada cada una de ellas con cien familias europeas que se introducirían al país con ese objeto formando un núcleo, cuando menos, de quinientas personas.

Que deberían admitirse en las mismas condiciones á todas las familias nacionales

que lo solicitasen;—que las veinte colonias expresadas se fundarían en fracciones de campo de diez leguas cuadradas aproximadamente, en los puntos que fijase el Poder Ejecutivo, y que en lo demás, referente á la colonización, el concesionario se ajustaría á la ley de 4 de Abril de 1888.—Que se declaraba de utilidad pública, al sólo efecto de la colonización, la expropiación de doscientas leguas cuadradas de campo no dedicadas á la labranza ó colonizadas, la que llevaría á cabo el concesionario, de acuerdo con la ley de la materia;—que se concedía la garantía del 7 $_0/^0$ sobre los capitales que se empleasen en la construcción de la vía, cuyo valor no excedería del que fija el inciso 1 ° del artículo 22 de la ley de 27 de Agosto de 1884;—que la compra de los campos y todos los demás desembolsos serían hechos por el concesionario sin garantía por parte del Estado;—que el pago de la garantía del 7 $_0/^0$ sobre la vía sólo quedaría constituído desde el momento en que el concesionario hiciese entrega simultánea de la parte de la línea férrea y colonización correspondiente;—qne las tarifas se fijarían de acuerdo con el Poder Ejecutivo y el concesionario. Que la vía, sus estaciones, tren rodante, y demás materiales, quedarían á beneficio del Estado á los noventa años de abierta al servicio público. —Que aceptada la propuesta del señor Victorica y Urquiza, éste depositaría en el Banco Nacional, como garantía, la suma de 200 000 pesos en oro sellado ó en deuda unificada, quedando á beneficio del Estado

toda vez que legalmente caducara esta concesión;—Que la ley general de trazado de ferrocarriles de 27 de Agosto de 1884, sería aplicable á esta concesión en todo lo que no se oponga á lo establecido en lo estipulado.

—

Esta ley fué promulgada el 31 de Diciembre de 1888.

—

Ahora bien: ¿depositó el señor Victorica en el Banco Nacional los 200.000 $ oro como garantía?

Esta garantía fué el fruto de la discusión y no estaba escrita en los libros de la empresa de los fuertes capitalistas extranjeros que le habían dado órdenes é instrucciones al señor Victorica para solicitar la concesión y con la cual querían salvarnos de la invasión brasileña fronteriza!!

Para terminar, porque después de lo que he dicho respecto á otros proyectos sería reproducirlo si lo aplicase á éste, solo diré que el señor Victorica y Urquiza no llegó á constituír la garantía, porque *antes de ese trance* transfirió la concesión á un tercero, y ésta es la hora en que el cesionario aún no se ha presentado á escriturar la concesión para utilizar así el inmenso trabajo y los grandes gastos que ocasionó... al Cuerpo Legislativo!

XII

FERMENTO DE FUTURA TERCERÍA (1)

(AÑO 1888)

PROYECTOS DEL SEÑOR BERNARDO CAYMARÍ Y C.ª, PARA CONSTRUÍR UNA LÍNEA FÉRREA DESDE UN PUNTO INDETERMINADO DEL ATLÁNTICO, ENTRE CASTILLOS Y EL CHUY! HASTA EL RÍO SAN LUÍS JUNTO AL LAGO MERÍN, CON RAMALES (?!) HASTA CUÑAPIRÚ!!! MELO!!! Y TREINTA Y TRES!! —FUNDACIÓN DE DOS GRANDES CIUDADES COMO PORT SAID! É ISMALIA! EN LA COSTA DEL OCÉANO Y EN SAN LUÍS, CON NOMBRES DE LOS HÉROES DE LA EPOPEYA AMERICANA!—PUERTOS INTERNACIONALES EN SAN LUÍS Y EN EL OCÉANO—EXPROPIACIÓN DE SEÍS LEGUAS DE TIERRA PARA LAS CIUDADES!!! ETC., ETC., ETC.

El proyecto que ahora voy á criticar, no trae nada nuevo como originalidad de concepción y ni siquiera en detalles puede decirse que aventaje á los de los proyectos de Donzel y de Deal, de los cuales es un plagio vulgar, desde que les es inferior en el hecho importantísimo de carecer de lo que

(1) Hago constar que tengo á mi vista una copia íntegra tomada por mí, de la Propuesta que el señor Bernardo Caymari, presentó al Ministerio de Gobierno el 1.° de Junio de 1888 y que ahora se encuentra en las carpetas de la Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes, por razones que expondré cuando me ocupe del puerto Coronilla.

para aquellos fué con mucha razón su base ó pieza central: *El puerto Coronilla.*

Caymarí ignoró que en nuestra costa atlántica existe un punto llamado puerto de la Coronilla! y lo ignoró siendo el último en pretender lo que desde hace medio siglo han estado pretendiendo los numerosos proyectistas que le precedieron y cuyas concepciones ya he expuesto y criticado en estas páginas.

Sin embargo, el caso merece especial atención y se la voy á dispensar, pero no por lo que valga en sí mismo, sinó porque es el orígen, el fermento, la levadura, digamos así, de otro, tan singularmente extraño y estupendo, que con dificultad puede ser superado ni igualado en esta clase de negocios.

Por otra parte, el proyecto que ahora vá á desfilar en este cinematógrafo de variadas y complejas especulaciones, es menos conocido que su autor, pués, en tanto que á éste lo han popularizado sus vinculaciones ó participaciones en algunos de los negocios más sonados que ha habido en el país, su proyecto pasó y permanece ignorado, porque fué algo así como un párvulo abandonado al nacer, en la exclusa de un ministerio, por quién sabe qué ocultos designios de su genitor.

Se trata, pués, de un feto huérfano que no llegó á inscribir su nacimiento en el libro de Actas del Cuerpo Legislativo, permaneciendo por deliberada voluntad del autor de sus días, y durante ocho años, en el limbo de una carpeta ministerial, hasta

que, por arte de nueva taumaturgía, apareció de repente, adulto ya, con historia de sufrimientos como los del Segismundo de Calderón y completamente *desfigurado*, bajo la dirección de algunos parientes pobres, que sin prévio aviso dado á su padre,—y de puro *modestos*,—lo presentaron á á la Casa de la Ley para que allí dedujera acciones reivindicatorias, sobre cosas que (los parientes decían) que el pobre chico *había estudiado y entrevisto con inconcusa clarovidencia desde muchos años antes* que los que habían nacido medio siglo antes que él!

No hay metáfora ni paradoja en esto; y ya se verá como no la hay.

He dicho que se trata de *un caso* y debo agregar que es *un caso típico*, dejando su clasificación á quienes se dignen leer esta nota, cuya redacción constituye para mí un sacrificio patriótico, que estoy llevando á cabo para servir los intereses de mi país, pués inicio de este modo un género de estudios completamente nuevo entre nosotros, y tan nuevo, como absolutamente necesario; y que si otros antes que yo lo hubieran realizado, quizás habrían evitado que sucediera una gran parte de lo que me está dando tema para escribir muchas de éstas páginas y muchas otras más del *memorándum* que pienso publicar y de que ya he hablado en otro momento.

Y repito, que lo que estoy haciendo, constituye un sacrificio patriótico, porque, desde luego, si se ha de ser sincero, si se ha de decir la verdad, si se quiere servir lealmente

al país, las duras verdades que como consecuencia hay que estampar, aunque sea con la menor crudeza posible, tienen necesariamente que lastimar muchos intereses personales de quienes están escuchando lo que con ellos se refiere agazapados en las sombras; tienen que defraudar muchas esperanzas de éxitos soñados para redondear fortunas, que están espiando al que las aniquila; tienen que herir muchas ambiciones bastardas que no perdonarán jamás que se les cierre el camino, y que han de buscar la represalia tratando de hincar el diente emponzoñado; pero, si eso llegara á suceder conmigo, yo que tengo las manos y los bolsillos tan limpios como la conciencia, y que jamás he prestigiado en mi vida pública ninguna iniciativa en la que pudiera tener el interés de un milésimo,—si eso llegara á suceder, repito, ya vería el audaz que á tanto se animára, cómo no es nada lo que aquí estoy diciendo para lo que directamente podré decir; y se verá también como he reforzado este duro estudio, fruto de algunos años de trabajo, con pruebas de toda clase, para poder defender con ellas los intereses del país.

Pero antes de entrar á la exposición del proyecto, que por otra parte sólo ofrecerá verdadera curiosidad cuando le llegue el turno á otro de la empresa Cooper y C.ª sobre construcción del puerto Coronilla, y en el que aparecerá la singular tercería que aquí sólo está en fermento, quiero adelantar desde ahora, que el autor de este proyecto que aquí voy á exponer y criticar, ó

sea el señor Bernardo Caymarí, resulta completamente ajeno ó ignorante al mangoneo que después había de dar notoriedad á su resucitada combinación *muerta al nacer por su propio, voluntario, y declarado abandono*, según lo demostraré cuando llegue el momento oportuno.

Ahora expongamos el caso.

El 1.º de junio de 1888, Bernardo Caymarí y C.ª *en representación de una sociedad de capitalistas* (?!) dejó en el despacho del Ministerio de Gobierno, una solicitud en la cual, después de desplegar en un largo exordio todo el velámen de una gran arboladura literaria, sobre una extensa exposición político-económico-internacional y sociológica, decía en uno de sus párrafos menos pomposos que «pue-
» de afirmarse sin temor de ser desmentido
» *por la experiencia del futuro*, que el día
» que la nación ensanche su sistema de
» vialidad férrea *por el norte*, aproximán-
» dolo por varios puntos á las ciudades ó
» pueblos del Brasil ofreciendo al comercio
» de esa nación amiga todas las facilidades
» con que el progreso industrial procura
» hoy aproximar las naciones y borrar sus
» fronteras, ese comercio, encontrando una
» salida y entrada fácil para para sus pro-
» ductos y consumos, buscará con prefe-
» rencia las rutas orientales, provocando
» así un incalculable incremento en la recí-
» proca prosperidad de las dos naciones.
» (La misma cantilena de los anteriores
» proyectistas.)»

Y continuaba:

«Era, pués, para responder á esta doble
» necesidad, igualmente sentida por am-
» bas partes y de cuya satisfacción *inme-*
» *díata* depende su futura prosperidad co-
» mercial y su mútuo porvenir económico,
» que la empresa que representaba *se pro-*
» *ponía construír una vía férrea que li-*
» *gando por la barra de San Luís, la la-*
» *guna Merín, con el océano* (sin decir en
» que punto) corte el istmo de tierra que
» separa esa feraz posición del continente
» americano del resto del mundo, ofrecién-
» do al comercio *del norte de la república,*
» como al del sud del Brasil, que necesa-
» riamente abocarán á la laguna Merín,
» una vía fácil y cómoda para su transpor-
» te y para el intercambio de sus produc-
» tos con los de otros países».

Caymarí repetía así las ideas que ya he hecho conocer y criticado; y plagiaba, con inferioridad, los proyectos que antes que el suyo buscaban la realización de la vieja idea de Reyes *de ligar la laguna Merín con el océano,*—pero con una gran desventaja en este caso,—puesto que *ignoró que existiese el puerto Coronilla, y ni siquiera lo nombra*, proyectando, en cambio, como la cosa más fácil, sobre un punto cualquiera de aquella costa inaccesible!

Caymarí proyectaba *en 1888* lo mismo que Reyes había proyectado en 1850 al querer unir el Chuy con el San Miguel por medio de un canal:—lo mismo que persiguieron Olave Wells y compañía en 1868 por medio de un ferrocarril desde el puerto de Maldonado hasta el río Cebollatí junto

á la laguna;—lo mismo que propuso Donzel en 1870 al querer unir la Coronilla con el río San Luís, (pero éste, al menos, sabiendo que existía La Coronilla);—lo mismo que García Zúñiga en 1882, pretendiendo también unir La Coronilla con el Merín por medio de un canal, (pero sabiendo lo que ignoró Caymarí, que existía La Coronilla); —lo mismo que había pretendido Deal en 1887, plagiando á Donzel, para pretender la construcción de un ferrocarríl desde La Coronilla hasta San Luís, (pero sabiendo también que existía ese puerto.)

Caymarí, pués, y *con él la sociedad de capitalistas que invocaba*, repetían y plagiaban en 1888 una vieja idea, de todos modos expuesta, de todos modos planeada, de todos modos pretendida; pero con la circunstancia que deseo tenga bastante relieve: *que Caymarí y sus capitalistas ignoban la existencia del puerto Coronilla.*

Pero antes de proseguir, digamos qué fué lo que concretamente pidió ó propuso al Poder Ejecutivo.

Pidió que la nación concediera á don Bernardo Caymarí y compañía, *en representación de un sindicato de capitalistas* y en uso de la facultad que le acuerdan los artículos primero y cuarto de la ley de 27 de Octubre de 1884 (sería de 27 de Agosto) «el derecho de construír una línea férrea
» que partiendo desde el océano Atlántico
» por un punto situado entre Castillos Gran-
» de y la barra del Chuy, remate en un
» punto sobre la márgen occidental del río
» San Luís, próxima á su desagüe en la la-
» guna Merín.»

Antes de pasar adelante, diré que la pretensión de que esta línea forme parte del trazado general, que es á lo que se refiere el artículo primero de la ley que se invoca, revela claramente la ignorancia en que estaba Caymarí de que esta línea que pretendía es precisamente una parte de la cuarta sección de la concesión que se había otorgado *con garantía del Estado* á la empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, que en su largo trayecto desde Montevideo hasta la laguna Merín, pasaba por allí mismo, porque necesaria y fatalmente *es el único* pasaje desde Castillos hasta el Chuy. El *istmo* ó la *angostura* como se le llama, que se interpone entre el mar y los bañados, no permite más que un solo trazado. Conozco personalmente aquélla topografía y estoy escribiendo sobre el plano definitivo del trazado de la empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este.

Estaba, pués, concedido ya por la ley lo que Caymarí solicitaba, y así habría podido comprobarlo, si en vez de abandonar su proyecto como lo abandonó, lo hubiese tramido y hecho llegar hasta el Cuerpo Legislativo; porque allí, se hubiera encontrado con que el inolvidable Cárlos M.ª Ramírez, reproduciendo de viva voz lo que como fiscal había escrito antes, le habría dicho: «El tra-
» zado de los ferrocarriles tiene para noso-
» tros una importancia superior, en razón
» de los recursos financieros á que su cons-
» trucción y explotación nos comprometen.
» Es necesario cuidar mucho de que cada
» ferrocarril que se concede, responda si no
» á una necesidad del presente, a las exi-

» gencias del desarrollo ulterior y probable » de las localidades que una con sus in- » mensos brazos de hierro; *es necesario » cuidar mucho de que cada ferrocarril » que se conceda* NO VAYA A DAÑAR LOS » INTERESES DEL FERRO-CARRIL YA CONCE- » DIDO, INTRODUCIENDO UNA CONCURRENCIA » DESASTROSA, PORQUE SUS EFECTOS NO » RECAEN SOBRE LAS EMPRESAS GARANTI- » DAS SINÓ SOBRE EL TESORO PÚBLICO; ES » DECIR SÓBRE EL TESORO DEL PUEBLO. » Líneas mal concebidas pueden gravar » indefinidamente nuestras rentas y qui- » tarnos los medios de seguir prestando la » ayuda del Estado al desarrollo de las lí- » neas necesarias y que tienen asegurado » un porvenir.»

Y no habría faltado también quién hubiese preguntado, cuál era el punto de la costa elegido por el proponente, en cuyo caso, sólo se habría tenido por contestación un pobre planito ó cróquis que he tenido ocasión de ver, en el que la línea férrea aparece saliendo, en la parte del mar, de junto á la laguna de Castillos, y recorriendo toda la angostura ó el istmo hasta llegar á la barra de San Luís en la laguna. En uno y otro extremo de la línea se dibujan las futuras ciudades! (1)

---

(1) Después de publicado éste párrafo en *El Nacional* he podido constatar que éste plano no fué presentado por Caymarí en 1888, sinó que es una superchería de sus sucesores, para deducir la tercería contra la Empresa Cooper y C.ª, pués el ingeniero Don Antonio R. Benvenuto, me ha declarado el día 26 de Diciembre de 1902, que fué él quien lo construyó en el año 1896!!! precisamente cuando se dedujo la tercería!!! y que lo hizo por órden del Dr. Angel Floro Costa, cuya ingerencia en este asunto explico más adelante.

Se pedía, pués, una línea que ya formaba parte del trazado que se determina en el artículo 1.° de la ley de 27 de Agosto de 1884.

—

Pasemos á otro punto:

Solicitó el *derecho de preferencia para tirar ramales á las ciudades de Melo!! Treinta y Tres!! y á los pueblos que se formen en Corrales ó Cuñapirú!!*

A la sección entre Castillos y San Luís, que sólo podrá tener unos ochenta kilómetros, la consideraba *tronco*, y á las líneas á Melo, que sería de unos 160 kilómetros, á Treinta y Tres de 120, y á Cuñapirú de más de 300 kilómetros, á partir desde la punta del tronco, ó sea San Luís, *les llamaba ramales!!* ignorando sin duda la definición que á esta palabra dá Mariano Metellan, director de caminos, vías y canales en España, al decir que «RAMAL *se llama el trozo de un camino secundario que se bifurca en una línea general.*»

Para el tronco, ó sean los 80 kilómetros entre Castillos y San Luís, *renunciaba* á la garantía del Estado, (por supuesto: si ya estaba concedida á otra empresa de cuya línea formaba parte); y para los ramales que representaban, por lo bajo, unos 500 kilómetros, ó sea un valor de 12 millones y medio de pesos, para esos, si, solicitaba la garantía,—*llegado el caso de exigirla*—ignorando también que en el plano general de nuestros ferrocarriles publicado oficialmente, uno de esos ramales—la sección entre Treinta y Tres y Melo,—forma parte del trazado garantido.

¿Tendré que repetir aquí lo que ya dije cuando critiqué los proyectos de Kreutzer y otros?...

—

Pasemos á otro punto:

Para las dos ciudades proyectadas en las cabeceras de la *línea-tronco*, á semejanza (textual) de Port Said é Ismalia, que se proponía construír la empresa en los extremos de la citada línea del istmo oriental (así llamaba á la angostura que desde Castillos vá hasta Río Grande), á cuyas ciudades proponía darles nombres de héroes de la epopeya americana, solicitaba el derecho de expropiar un área de SEÍS LEGUAS! reservando en ella al gobierno *siete solares!* para escuela, templo, cárcel, correo, cementerio, oficinas judiciales y policía.

¡Y esto era sin perjuicio de trazar otra ciudad en un punto central de la línea y en las estaciones intermediarias...!

Ignoraba el proponente, que en la márgen del San Luís su proyectada ciudad del corte de Port Said é Ismalia,—y no obstante llevar el nombre de un héroe de la epopeya americana,—tendría que ser una ciudad lacustre, porque no es punto apropiado para semejantes capitales. Hay allí algunos albardones, pero muy modestos. Lo demás es anegadizo.

—

A otro punto:

Los puertos que se proponía construír, tanto en San Luís como en el océano, serían habilitados para la carga y descarga, y «la empresa se obligaría á costear las

» obras hidráulicas que fueran necesarias,
» como ser docks, un gran rompeolas en el
» océano, diques de carena, composturas
» de vapores, uno ó dos faros de primer
» órden, almacenes, depósitos, etc. etc. etc.
« etc.» regulándose en cuanto á derechos de puertos y faros, por los que estaban establecidos para los otros puertos; y por lo que hace á los arriendos de los almacenes, á los mismos precios que cobra el Estado. Además, solicitaba, lo mismo que su antecesor Deal, (para la Coronilla) que todas las mercaderías y productos que se introdujeran por el *«puerto del océano que sea cabecera de la línea»* para ser transportados al Brasil, y vice versa, los exportados de éste para ultramar, fueran considerados como de tránsito y libres de todo derecho aduanero.

Finalmente: El gobierno, en ningún caso podría recargar con derechos de puerto de ninguna clase, á más de los de la empresa, á los buques que entraran á hacer operaciones de carga y descarga en los puertos, salvo aquéllos que se establecieran con carácter general en todos los de la república etc.

Tal fué la concesión que solicitó el señor Bernardo Caymarí del Poder Ejecutivo el 1.° de Junio de 1888, y que, por las razones que ya he expuesto, he querido hacer conocer en todos sus detalles.

—

¿Debo detenerme más en analizar lo que resulta una repetición de los otros proyec-

tos anteriores que hemos criticado, pero con menos méritos que aquéllos, desde que los otros ya tenían por base sobre el mar la importante localidad denominada Coronilla, localidad que Caymarí demuestra no conocer ni de nombre?

Este hecho y el de proyectar una gran ciudad sobre las estepas de San Luís y dos más de igual importancia en una extensión de ochenta kilómetros revelan claramente que este proyectista ignoraba mucho más que sus antecesores (si es que eso puede ser posible) la topografía, y hasta la geografía general de los lugares que pretendía transformar, *en nombre de un sindicato de capitalistas*, sin agregar nada nuevo ni original á lo que otros habían proyectado antes.

Quizás la persuación de estas verdades movieran al señor Caymarí á no dar andamiento á su proyecto, abandonándoio y echándolo al olvido después de presentado, según su propia declaración, como puede verse en *La Razón* del 6 de Junio de 1896 y en el tomo 69 del diario de sesiones del Honorable Senado página 225, y como lo demuestra también el proyecto del Poder Ejecutivo que paso á estudiar y que Caymarí no impugnó á pesar de no ser reservado y haber sido presentado al Cuerpo Legislativo *diez y seis meses después que el suyo.*

(Años 1889-1900)

PROYECTO DEL PODER EJECUTIVO SOLICITANDO AUTORIZACIÓN PARA CONSTRUÍR Ó CONCEDER EL FERRO-CARRIL DE MELO AL PUERTO CORONILLA EN EL DEPARTAMENTO DE ROCHA, FORMANDO PARTE DEL TRAZADO GENERAL. (1)

El 26 de Septiembre de 1889, el Poder Ejecutivo envió un mensaje á la Asamblea en el cuál exponiale que la red de los ferrocarriles establecida por la ley, sobre trazado y construcción de los mismos, había sido modificada considerablemente, del punto de vista económico y estratégico, por las concesiones de vías férreas que con posterioridad á la ley general han sido otorgadas por el Honorable Cuerpo Legislativo *y especialmente por la línea fronteriza del señor Benjamín Victorica y Urquiza* y por la de la Colonia á Bagé de los señores Castro Petty y compañía.

Que éstas dos líneas combinándose con la del nordeste de Montevideo á Melo y con la del Este de Montevideo á la laguna Merín, han venido á hacer necesaria la construcción de la línea de Melo á la Coronilla, que viene á completar la red férrea en esa zona del territorio nacional dándole toda su importancia económica y comercial

---

(1) Los antecedentes los he tomado directamente del Mensaje original del Poder Ejecutivo á la Asamblea, que se encuentran en las carpetas de la Comisión del Honorable Senado.

por el hecho de abrir salida al océano á los productos que conduzcan aquéllos ferrocarriles.

Y agregaba: que tenía la creencia de que ese ferrocarril,—de unas 20 leguas de extensión *(estaba en error el Poder Ejecutivo, porque hay más de 40)*,—además de los beneficios que directamente produzca en relación á la vialidad en la zona que vá á cruzar, tiene la esencial de ser indispensable *para que el ferrocarril fronterizo del señor Victorica produzca los resultados que se han tenido en vista al acordar su concesión*, libertando al Estado del pago de la garantía de interés, que, de otro modo, tendría que hacerse efectiva integramente, en los primeros años cuando menos.

Por éstas razones, pedía á la Asamblea que se le concediera la sanción de una ley que autorizase al Poder Ejecutivo *para construír ó conceder* el ferrocarril de Melo al puerto Coronilla, en el departamento de Rocha, «y que éste ferrrocarril forme parte
» del trazado general de ferrocarriles y sea
» construído ó concedido de acuerdo con
» las disposiciones de la ley de 30 de No-
» viembre de 1888 y de la de 27 de Agos-
» to de 1884.»

—

Esta iniciativa del Poder Ejecutivo fué pasada al Honorable Senado, y éste, en su sesión del 30 del mismo mes de Septiembre de 1889, la destinó á las Comisiones de Legislación y Hacienda.

En la carpeta de estas comisiones durmitó hasta el día 11 de Abril de 1894 (cinco años!) fecha en que el Senado resolvió pasarlo á estudio de la Comisión de Fomento, y ésta, en Mayo de 1900 (á los once años!) se expidió diciendo: «que siendo este proyecto, producto, como tantos otros, de aquélla época de inflacionismo y de fantasías económicas, el abandono y caducidad de aquéllas concesiones le han quitado su razón de ser.»

Y agregaba: «Qué á ésta circunstancia se debe, indudablemente, que tanto las Comisiones de Legislación y Hacienda como la de Fomento lo dejaran dormir en sus carpetas sin despacharlo.»

Y concluía expresando que «no encontraba razón alguna para mantener perpetuamente á informe un asunto cualquiera sustrayéndolo así á la resolución del Honorable Senado, y como con los otros muchos de largos años, que encontró á su dictámen, ló sometía á la consideración aconsejando su rechazo y proponiendo como resolución un artículo único: *Archívese.*»

Y fué archivado.

Vale decir, que fué arrojado en montón á la pira crematoria del «archívese».

—

Sin embargo, ahora me toca á mi opinar sobre las cenizas de éste muerto sepultado por la Comisión de Fomento del Honorable Senado.

Lo primero que á cualquiera se le ocurre

es preguntar, ¿cómo en aquéllos tiempos de profundísimo acatamiento al Poder Ejecutivo, una iniciativa suya pudo ser mirada con tan poco interés por el Cuerpo Legislativo, dejándola dormir un sueño semejante á la catalepsia, sin procurar darle vida?

Pero la respuesta en el caso es muy sencilla, ó, si no es muy sencilla, es por lo menos fácil de encontrar. Todo el mundo veía que este proyecto no era otra cosa que un aumento á la ya enorme concesión que se le había otorgado al señor Victorica y Urquiza, y que. si este agregado caudal hubiese alcanzado la categoría de ley, la línea férrea concedida al citado proponente habría tenido su orígen en el Cuareim y su término en el Atlántico, sobre el puerto Coronilla.

Habría sido la reproducción de la propuesta Kreutzer del año 1882, que ya hemos criticado en su lugar respectivo.

¿Acaso no lo decía el Poder Ejecutivo en su mensaje, al afirmar, que la línea de Melo á la Coronilla venía á completar la concedida á Victorica y Urquiza y, á dar salida al océano á los productos que condujera aquél ferrocarril; y que era indispensable ese complemento para que produjera los resultados que se habían tenido en vista al acordar su concesión? ¿Acaso no solicitaba el Poder Ejecutivo, la autorización para construír *ó conceder* la nueva línea ferrocarrilera?

¿Quién podrá dudar entónces de que se trataba de ampliar lo que ya por su tamaño resultaba inverosimil dentro de nuestro escaso desarrollo económico?

Pero yo no creo que fuera precisamente la enormidad, lo que impidió que la iniciativa del Poder Ejecutivo tuviera andamiento, porque en aquéllos días de delirio, en que la embriaguez de los millones y las fantasías, más exóticas había trastornado las cabezas, nadie se paraba ante tales reflexiones.

El Poder Ejecutivo vivía en un Olimpo rodeado de argonautas que entonaban coros ensordecedores al vellocino de oro y amenizaban la féria con los ejercicios malabares de algunos especialistas venidos para deslumbrarnos con sus bolas de cobre doradas, que brillaban, multiplicándose por la habilidad con que eran maneja das, en increíble mescolanza con proyectos de bancos, de colonizaciones, de puertos, de contratos de inmigración, de creación de pueblos y de cuanta locura he tenido ocasión de recordar en estas páginas. El Poder Ejecutivo vivia envuelto en esa atmósfera, y su composición personal era la misma que acababa de otorgar al señor Victorica su enorme concesión.

No fué, pués, el horror á la enormidad lo que determinó el encarpetamiento de éste como de otros tantos asuntos.

Lo que hubo fué, que las primeras sombras del gran desastre que había de asumir caracteres históricos, empezaba á cernirse ya sobre el horizonte, y la previsión, hasta allí dada al olvido, empezaba á esculpir á cincel, para que en muchos años no se borren, las asustadoras palabras babilónicas que espantaron á Baltasar.

El festín de los millones terminaba!

El señor Victorica, que según la ley debía depositar una garantía de 200.000 pesos en el Banco Nacional para obtener la escritura de su concesión, en vez de cumplir esta clausula obligatoria, acababa de traspasar sus derechos á otra persona, la que hasta el día de hoy,—como es natural y lógico,—no se ha presentado con los 200 000 $ para obtener la escrituración definitiva de la concesión leviatana.

Era demasiado grande todo eso, y todo venía ya un poco tarde.

El Cuerpo Legislativo empezó á darse cuenta de que las doscientas leguas para colonización sobre la frontera, y el ferrocarril desde el Cuareim hasta Melo, que tantas discusiones había provocado en su seno, para llegar á la fórmula definitiva de ley á favor de la empresa que el señor Victorica «conforme á órdenes é instrucciones de fuertes capitalistas europeos» había solicitado, era una de tantas fantasías de la época, y con las decepciones que ya comenzaban á sentirse, su cerebro cobró reposo y permitió que el juicio exacto de realidad tomase el lugar hasta allí ocupado por los extravíos de una perexcitación anormal.

Y dejó dormir en sus carpetas la iniciativa del Poder Ejecutivo.

Y el Poder Ejecutivo á su vez, comprendió que era conveniente no insistir en lo que ya comenzaba á ser ridículo.

Porque el Poder Ejecutivo sólo había enfocado el asunto del punto de vista de la concesión Victorica; y sin embargo, sin saberlo, sin darse cuenta de ello, había pre-

sentado base de discusión digna de estudio para perfeccionar la red ferrocarrilera de la región del Este.

Y el Honorable Senado tampoco lo supo porque, á su vez, era también víctima de la refracción que se operaba en su horizonte sensible y en el que los objetos tomaban formas extrañas.

—

¿Y cómo se explica que cinco años después el asunto pasara á estudio de una nueva Comisión, y que ésta produjera el informe que hemos hecho conocer?

Para los que han formado parte del Cuerpo Legislativo alguna vez, la explicación es muy sencilla: Cuando éste se renueva, al constituírse sus diversas Comisiones, existe la costumbre de pasar revista á todos los asuntos que, pendientes de resolución, se encuentran en sus carpetas, y se reparten entre sus miembros para que ellos aconsejen la solución ó el grado de urgencia en su despacho que crean más prudente.

La Comisión de Fomento del Honorable Senado, creyó que en éste caso no merecía la pena profundizar un asunto que ya tenía hasta polillas, y se limitó á echarle una palada de cal de entierro, de la marca *Archívese*.

Y en verdad que fué sensible que, en sustitución de tan lacónica sentencia, no se hubiera dicho lo que el proyecto, invitaba á decir, porque el país habría ganado mucho más si la Comisión le hubiese dicho al Senado:

La nueva línea pedida en este mensaje por el Poder Elecutivo, para ligar la ciudad de Melo con el puerto Coronilla, importa un desconocimiento absoluto de la ley de la materia, desde que, á su ámparo, hay dos líneas planeadas y concedidas con garantía del Estado, las que vendrían á perjudicarse con la competencia de la que se quiere crear con garantía también, desde que se pretende que se dicte de conformidad con la ley de 1884.

Una de esas dos líneas planeadas, concedidas y garantidas, es la que partiendo de Nico Pérez y tocando en Treinta y Tres llega hasta Melo, á la que, por consiguiente, tendrá que serle casi paralela la que se proyecta, y en gran parte de su trazado, tan próximas, que los silbatos de las locomotoras de una y otra podrían percibirse claramente.

Para persuadirse de lo que estoy diciendo, no hay más que tomar el plano oficial del trazado de los ferrocarriles.

La otra línea, ó sea la del ferrocarril U. del Este, que está concedida desde Montevideo hasta la laguna Merín en la desembocadura del Cebollatí, y cuyo trazado toca al paso en La Coronilla, en San Miguel y en San Luís hasta llegar al lago, no solo sería flanqueada, sinó que tendría que recorrer gran parte de su camino por los rieles de la proyectada por el gobierno á distancias de ciento cincuenta á trescientos metros; *por lo menos desde La Coronilla hasta San Luís.*

Esta es la misma línea absurda—por las

mismas razones—plagiada por Caymarí á sus antecesores y que después, como tendremos ocasión de verlo, en seguida de este proyecto, habrá de servir de pasto á la ambición desmedida y escandalosa de sus llamados sucesores para disputar un pelo de lobo á la concesión Cooper.

Hay que decir la verdad y poner cada cosa en su lugar.

Los tiempos han cambiado y estas vivezas hoy se califican lisa y llanamente de otro modo.

De manera que la Comisión de Fomento del Honorable Senado perdió la ocasión de hacer la luz y de servir al país en este punto tan interesante, desde luego que venía prestigiado por el Poder Ejecutivo, que es personalidad permanente aunque varíen en él las personas á quienes, la casualidad, la audacia, y rara vez el pueblo suelen elevarles con la investidura de representarlo.

Pudieron decirle también, como una lección muy saludable en el caso, para él y para los que con artimañas de otros días pretendieron ó *quizás pudieran pretender todavía algo de esas líneas*, que según la misma ley de 30 de Noviembre de 1888 y con arreglo á su artículo 17. «la construc-
» ción de los ferrocarriles del Estado será
» sacada á licitación pública en su totali-
» dad con arreglo á la ley de 25 de Junio
» de 1860, exigiéndose en todo caso al pro-
» ponente cuya propuesta haya sido acep-
» tada, la garantía pecuniaria de uno por
» ciento sobre el costo de la obra, que-
» dando únicamente exonerados de la li-
» citación los ferrocarriles ya concedidos á

» particulares con arreglo á la ley de 1884
» cuyos concesionarios conviniesen, á solicitud del Gobierno, en construírlos por
» cuenta del Estado».

La idea, no obstante, de unir á Melo con la Coronilla es no sólo plausible sinó que es la consecuencia de una necesidad imperiosa para el desenvolvimiento futuro de nuestra economía en aquélla parte del país. Pero para eso, no es necesario proyectar nuevas líneas disparatadas que vengan á perjudicar á las ya planeadas y concedidas. Bastará sólo con ligar la línea de Nico Pérez á Melo en la cíudad de Treinta y Tres con el kilómetro 360 de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este en la sección que media entre la Coronilla y el Cebollatí.

El kilómetro 360 está próximo á San Luís, un poco más al norte, y sobre un albardón, en paraje apropiado para el empalme, porque es preciso que sepan los que buscando el vellocino y creyéndonos ignorantes, en su audacia, se metieron á planear sobre lo que no conocían,—que en aquellos lugares no se hace un empalme donde se quiere sinó donde se puede.

Y sin embargo, en ellos se planearon ciudades como Ismalia y Port Said, con nombres de héroes de la e-po-pe-ya a-me-ri-cana y con derecho á expropiar, SEÍS LEGUAS CUADRADAS PARA FUN-DAR-LAS!! (las ciudades).

Hay que tomar estas cosas un poco en broma, sin perjuicio de enfocar el reflector, cuando llegue el momento, sobre el inspirador de semejantes concepciones.

Los tiempos de Enault han pasado ya.

Hé ahí la verdad.

Pero la línea, el trozo de línea que debe ligar á la ciudad de Treinta y Tres con el kilómetro 360 de la línea del ferrocarril Uruguayo del Este, ¿á quién se le otorga?

¿Al ferrocarril de Nico-Pérez á Melo, ó al ferrocarril á Cebollatí, ó sea el Uruguayo del Este?

Mi opinión es, que la propiedad de esta línea debe conservarla el Estado y al mismo tiempo deben utilizarla las dos compañías.

¿En que forma?

Lo diré en la Cámara cuando llegue el momento, porque no quiero alargar demasiado esta nota.

Esta pequeña línea, así cómo el puerto Coronilla deben ser de la nación, y si yo me hubiera encontrado en el Cuerpo Legislativo cuando se discutió la concesión otorgada á Cooper y C.ª habría sostenido esta doctrina.

Pero, si esa concesión ya otorgada no ha caducado, ya no hay nada que decir practicamente al respecto.

No se dieron cuenta los legisladores de entonces de la situación geográfica de aquéllos lugares ni del valor extratégico del trozo de línea que desde Treinta á San Luís (k. 360) liga los trazados de los futuros ferrocarriles de Nico-Pérez á Melo y de Montevideo al Merín.

Con ese trozo de línea se pueden recorrer desde Melo, todas las líneas del trazado oficial construídas ó por construír sin solución de continuidad.

Desde Melo se podrá bajar directamente á Treinta y Tres, á Coronilla, Rocha, Minas y Montevideo, cabeza de todas las líneas.

Hé dicho Minas y no Maldonado, por razones que expresaré después.

También puede bajarse desde Melo á Montevideo, tocándose en Treinta y Tres y Nico Pérez. Véase el mapa de la república que contiene el trazado general de ferrocarriles.

Buscando ésta solución tan sencilla, cómo económica, estratégica y racional, fué que yo la planteé en el Cónsejo de Estado y ahora está á estudio de la ilustrada Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes.

Nada de nuevas compañías, nada de nuevos negocios turbios, nada de nuevas comanditas anónimas, *que no depositan capital de garantía ni revelan los nombres de los capitalistas*.

Esto es de la nación, y hay que cuidarlo, porque vale mucho y pocos saben lo que vale.

Mientras yo permanezca en el Cuerpo Legislativo he de sostener con calor este criterio. Y fuera de él, también.

Eso es lo que yo creo que había convenido decir, en vez del «archívese» que se votó.

Pero todavía hay tiempo de reaccionar,

desde que, como lo he dicho, el proyecto de ley que completa el trazado general en ésta parte, está formulado por mí, pero no para mí, ni para ninguna comandita de capitalistas con la cual yo tenga ninguna relación, sinó para que sirva de plan de gobierno y para evitar que se reproduzcan en el Cuerpo Legislativo incidentes tan poco edificantes como la tercería que ahora vá á aparecer en el proyecto que le toca en turno desfilar por éste cinematógrafo.

PUERTO CORONILLA

(Año 1895)

PROYECTO DEL SEÑOR EDUARDO COOPER PARA CONSTRUÍR UN PUERTO EN LA CORONILLA DESTINADO Á EMBARCADERO DE GANADO EN PIÉ, Y ESTUPENDA TERCERÍA DEL SEÑOR FERMINO DE LOS SANTOS, LLAMÁNDOSE SUCESOR DE CAYMARÍ ¡¡¡Y PRIMER INICIADOR!!! DEL PROYECTO DE COOPER.

Caso singular

El proyecto que ahora vá á desfilar por éstas páginas, ofrece como ya lo hé anunciado, *un caso típico.*

Pero, entiéndase bien que el caso típico, no lo constituye el proyecto del señor Cooper *para construír un puerto destinado á embarcadero de ganado en pié en La Coronilla,* puesto que, como se verá dentro de un momento, lo considero el más sensa-

to y posible, en su hora, de cuantos hasta aquí he analizado en esta nota, sinó que, *el caso típico es la tercería que en oportunidad le dedujo un señor Fermino de los Santos á título de cesionario del señor Caymarí, con la santa intención de asociarse á los beneficios que el señor Cooper pudiera cosechar de su obra, que dicho sea, y repetido de paso, era la construcción de un puerto en La Coronilla, para exportar ganado en pié* PUNTO QUE NI DE NOMBRE CONOCIÓ CAYMARÍ, CUYO FIN, CÓMO SE RECORDARÁ, NO ERA TAMPOCO EXPORTAR GANADO EN PIÉ, *sinó ofrecer al comercio del Brasil un puerto en nuestra costa atlántica por medio de un ferrocarril* (que ya estaba concedido) *que lo uniera con la laguna Merín en la desembocadura del San Luis.* LO MISMO QUE HABÍAN PRETENDIDO DEAL, DONZEL Y OTROS, COMO YA LO HE DEMOSTRADO REPETIDAMENTE. (Véanse páginas 73, 95 y 116).

Pero ya vendrá todo al cinematógrafo, y lo veréis desfilar al señor Fermino de los Santos detrás del señor Cooper, deduciéndole tercería!! *por prioridad del pensamiento!!!*

Ante todo, me interesa repetir que soy adversario decidido de que la nación se desprenda, en beneficio de terceros, no digo ya de un puerto de la república, pero ni siquiera de una sola pulgada de costa en sus litorales.

Todo puerto, todo canal con salida al exterior, en mi concepto, debe ser construído por el Estado.

Tales son mis ideas sobre este tópico, ideas viejas que ya he tenido ocasión de emitir en distintas ocasiones.

Así, pués, si yo hubiera estado en el Cuerpo Legislativo cuando se discutió el proyecto de ley que concede el puerto Coronilla *á la empresa que pueda representar el señor Cooper*, me habría opuesto decididamente á esa concesión, como, si acaso llegase á caducar, me opondré, encontrándome en la Asamblea, á cualquier otra propuesta análoga.

Hecha esta declaración, que he considerado necesaria, cumple á mi lealtad declarar que, no obstante eso, la propuesta del señor Cooper es la más completa y más seriamente presentada á los Poderes Públicos de cuantas he estudiado y criticado, y acaso, la única, que tiene originalidad indiscutible desde que se inspira en una intención absolutamente nacional.

Pero ésta propuesta fué prematura. Hace siete años no había ganados aptos para la exportación en pié, en la región del Este, puesto que recién ha comenzado á mestizar sus rodeos; ni existían tampoco otros factores como los de la agricultura que son absolutamente indispensables para completar y hacer posible la nueva iniciativa, y no sólo no existían, sinó que aún hoy no existen.

Además, es necesario decirlo bien fuerte, y muchas veces, para evitar fracasos dolorosos; el puerto de La Coronilla, no es, ni puede ser principio, sinó fin en el desenvolvimiento de un plan económico basado en

la explotación de las fuentes de riqueza propias de la región del Este.

El puerto Coronilla no debe construírse para preparar el desarrollo de la ganadería, de la agricultura y de las vías férreas del Este, y estar esperando, pronto ya, á que unos y otros factores se realicen.

No!—*El puerto Coronilla tiene que ser una consecuencia del estado económico en prosperidad de la región del Este.*

Para llegar á ese momento, es necesario, primero, que la colonización se desenvuelva, que la ganadería se transforme, que el intercambio que se busca con Río Grande se haya iniciado por Cebollatí y Tacuarí (forzosa—necesariamente por allí), que nuestra producción agraria en Treinta y Tres, Cerro Largo, Minas y Rocha rebase el nivel de las necesidades del propio consumo interno y aún las del mercado de Río Grande que, como he dicho, es de 30.000 sacos de harina y de 25.000 sacos de trigo mensualmente; harina y trigo que para llegar á esa ciudad no tienen ruta más corta y económica que por el Merín, y por eso digo, que forzasamente la expansión agraria debe iniciarse entre Cebollatí y Tacuarí. Es necesario, pués, rebasar las propias é internas necesidades para demandar sin demora la apertura de una puerta de salida hácia el exterior sobre el Atlántico y que todo esto sea ayudado por la industria frigorífica de exportación de carnes con sede en las proximidades de La Coronilla.

En suma: se necesitan aún, y eso contando con el movimiento impulsivo que han reci-

bido las ideas en estos últimos tiempos, de cinco á seis años por lo menos, si tenemos paz, para que este verbo se haga carne.

Luego, la obra proyectada por el señor Cooper fué iniciada doce años antes de su absoluta necesidad.

Lo prueba el hecho de que aún esté por comenzarse.

Ahora recién habría sido el momento de plantear el problema; pués, así, mientras se construyese el puerto, podrían desarrollarse y completarse los factores que son necesarios para servir el interés de un capital que no pidió la garantía del Estado, y que por consiguiente está fiado á su buena administración, al progreso del país y nada más.

Todo esto que estoy diciendo aquí de pasada, se encuentra extensamente expuesto, y demostrado en mi *memorándum.*

Pero, vuelvo á repetirlo, el proyecto, presentado por el señor Cooper para construír un puerto en La Coronilla, es sobre todos los que hemos criticado el más modesto,—el más sério, más atinado y lógico.

Al menos éste no pide más que el puerto Coronilla para exportar ganado en pié al exterior, y no pretende hacer un puerto con pretensiones internacionales, ni demanda ferrocarriles, ni expropiaciones enormes de tierra; ni embauca con la promesa de crear futuras metrópolis con nombres pomposos.

No pretende hacer un puerto para el Brasil, que no nos lo ha pedido, sinó que lo proyecta para nosotros, sin perjuicio de servir para el vecino si lo demanda y lo cree útil.

Diferenciemos, estas ideas porque vá á ser necesario dentro de un momento. Y para entrar en otras consideraciones, expongamos primero la estructura del proyecto.

—

El 2 de Mayo de 1895 el Poder Ejecutivo envió con un mensaje á la Honorable Asamblea General, una solicitud que le había sido presentada por el señor Eduardo Cooper para construír un puerto en la Coronilla, *cuyo principal objeto era, según su exposición, el embarque de ganado vivo para ser exportado al Brasil sin solicitar garantía alguna del Estado, reservándose solamente el uso de las obras que construyese con su propio peculio y el derecho de expropiar una pequeña área de terreno sobre el puerto, agregando, que su proyecto era de una empresa de mera especulación dispuesta á arriesgar un capital que no bajaría de cuatro millones en esa operación, que suponía daría un resultado favorable, desde que la exportación de ganado vivo al Brasil constituye ya un comercio conocido aunque hasta el presente no se ha planteado en grande escala, que es lo que se propone la empresa, con un puerto aparente, lo más próximo al Brasil y con vapores de marcha rápida destinados expresamente al servicio de transporte de animales.*

Que contando la empresa con un puerto adecuado dónde poder embarcar el ganado descansado y sin mortificarlo y con vapo-

res propios, emprendería desde luego la exportación en vasta escala y con perfecta regularidad, pero que si á pesar de lo expuesto y de no pedirse nada al Estado en concepto de garantías sobre los capitales que se inviertan, los Poderes Públicos no le prestasen el apoyo necesario, sería ilusorio pretender la ejecución espontánea de obras como ésta.

Después agregaba, que para dar una idea de los propósitos de la empresa, presentaba englobados los principales rubros de su presupuesto de gastos, que tenía la siguiente base:

Por 100 metros lineales de rompeolas exterior y 800 metros de rampla entre las islas, muelles, etc.	$	1.483.000
Por edificios públicos y de la empresa, galpones, corrales, terrenos, vías férreas é instalaciones en el Brasil	»	450.000
Por cinco vapores de marcha rápida	»	1.500.000
Gastos preliminares, banqueros, comisiones, etc.	»	300.000
Administración é ingeniería	»	400.000
Total	$	4.133.000

Y después de exponer así su presupuesto, agregaba: que de él se desprendía, que la empresa no tenía solamente en vista el movimiento inicial sobre el que ha formulado sus cálculos, que es la base de 75.000 cabezas de ganado vacuno y 150.000 car-

neros durante nueve meses hábiles, para lo que bastaría un puerto de dimensiones reducidas, sinó también sobre un aumento doble, para lo que tendría elementos necesarios; y sobre la exportación de carne conservada por el sistema frigorífico y aún de ganado vivo, también para los mercados europeos, si los ensayos respectivos diesen resultado favorable, que es lo que induce á iniciar la construcción de un puerto que pueda abrigar una extensión de 200 á 300 hectáreas.

Y agregaba: pero á estos resultados no se llegará jamás sin gastos considerables y constante perseverancia, pués hoy por hoy, son ilusiones, que pueden ó no convertirse en realidad, mientras que los desembolsos que originan, serán desde luego ya positivos; y que por lo mismo puede decirse, respecto á la importación de mercaderías generales y exportación de frutos del país de los departamentos próximos, que podrán desarrollarse rápidamente, como también demorar en tener importancia, ó resultar insignificante; y que no obstante la empresa dá desde el principio dimensiones á su obra como para llenar las exigencias del más halagüeño porvenir.

Después de otros detalles, concluía exponiendo concretamente su propósito en los siguientes términos:

Que se autorizase á don Eduardo Cooper ó *á la sociedad que represente* (?) para practicar en «La Coronilla», departamento de Rocha, la construcción de un puerto cuyo objeto principal será la exportación de

ganado en pié, debiendo al efecto construír un rompeolas arrancando de una de las islas situadas al este de la Punta Coronilla, y establecer los muelles ó docks que mejor puedan adaptarse á las operaciones de carga y descarga, como proveer también al puerto con las amarras, boyas y faros indispensables para la seguridad de los buques, y la navegación en esos parajes;—Que el plano general de las obras sería presentado al Poder Ejecutivo dentro del término de tres meses de otorgada la concesión, y los detallados, antes de empezar la construcción;—Que el término de la concesión sería de 65 años durante los cuales, la sociedad constructora del puerto, tendrá el derecho exclusivo de embarque y desembarque en él, y de cobrar anclaje, eslingaje y almacenaje, haciendo el servicio correspondiente y construyendo los edificios necesarios; Que las mercaderías generales que entren y salgan por el nuevo puerto pagarán al fisco los derechos vigentes de importación y exportación, y el gobierno podrá establecer y cobrar los derechos fiscales creados ó por crear en otros puertos de la república;—Que la administración del puerto en sentido político, sanitario y aduanero, será siempre del Estado, y sus buques tendrán libre acceso á él, en todo tiempo, y podrán usar libremente de las obras de la empresa para sus operaciones;—Que la entrada y salida al puerto de todo buque que no haga operaciones en él, será enteramente libre;—Que el puerto quedará habilitado una vez que las obras estén suficientemente adelantadas

para permitir la entrada de buques y abrigo seguro;—Que construirá las oficinas públicas que necesite el fisco para la administración del puerto;—Que en el caso de que las rentas fiscales resultasen insuficientes para los gastos indispensables, la administración abonará el déficit;—Que el gobierno ceda gratuitamente á la empresa el uso de las islas al este de «Punta Coronilla» y la zona fiscal de la costa del puerto, comprendiendo el derecho de extracción de piedra para las construcciones;—Que se autorice la expropiación de 2.500 hectáreas de terreno sobre el puerto, y también si hubiese terrenos fiscales en sus inmediaciones, aparentes para engorde y depósito de los animales que se necesitan tener en reserva para la exportación, cuyos terrenos serán cedidos á la sociedad hasta la concurrencia de quince mil hectáreas, no comprendiéndose en ningún caso los terrenos de la fortaleza Santa Teresa;—Que se concediera la introducción libre de derechos de los materiales y útiles necesarios para las construcciones del puerto y obras de instalación de la empresa;—Que el capital de la sociedad representado por sus obras y propiedades terrestres y marítimas quede libre de todo impuesto y gravámen durante diez años, á contar desde el día en que se habilite el puerto, cuyas obras deberían empezar dentro de nueve meses de aprobado el plan general. (1).

---

(1) Véase el tomo 69 del diario de Sesiones del Honorable Senado, páginas 162 á 168.

Tales fueron las cláusulas con que formuló Cooper su propuesta al Poder Ejecutivo, y éste al enviarla al Cuerpo Legislativo con un mensaje, le exponía á la Asamblea sus vistas al respecto diciéndole que «en las
» costas marítimas de la república, en la po-
» sición más avanzada con que cuenta el país
» sobre el atlántico, con aguas profundas
» de más de diez metros, á menos de un
» kilómetro y medio de la costa, con fon-
» dos de arena y libres de roca, bancos y
» promontorios que dificulten la navega-
» ción de gran calado, en ese paraje, se
» presenta la Coronilla como uno de nues-
» tros puertos naturales, más señaladamente
» indicado para desempeñar un rol muy
» importante en el movimiento y circula-
» ción hácia el Brasil, Río de la Plata y
» Pacífico;—Que esta importancia surgirá
» en una forma concluyente el día que se
» haya terminado la construcción de al-
» gunas de las líneas principales del sis-
» tema ferroviario del país;—*Qué por el*
» *ferrocarril Uruguayo del Este á Maldo-*
» *nado y laguna Merín con un ramal á*
» *Coronilla* (de 1500 metros) y la línea á
» la Colonia, podrá establecerse la comuni-
» cación rápida entre el expresado puerto
» de la Coronilla, Montevideo y Buenos
» Aires».

Y después de entrar en demostraciones de cómo, por ese puerto y con nuestro sistema ferroviario, se economizan 24 horas de tiempo en las relaciones de la Argentina con Europa, concluía diciendo que: «por
» esos poderosos motivos, que señalan la

» gran importancia de futuro del puerto de
» la Coronilla, el Poder Ejecutivo se per-
» mitía hacerlos presentes al Cuerpo Legis-
» lativo para que al considerarse la pro-
» puesta del señor Cooper, no se despoje á
» la nación del derecho de dominio que
» debe conservar en sus principales puertos,
» pués de lo contrario, empresas particula-
» res, con privilegios como los que se pi-
» den, aunque con los más loables propó-
» sitos, podrían ser más tarde una rémora,
» ó una dificultad séria para que tuviese
» lugar sin tropiezos por nuestros puertos y
» territorio ese vasto movimiento á que es-
» tamos llamados por nuestra posición geo-
» gráfica excepcional».

«Y agregaba el Poder Ejecutivo, que
» también, en el caso que se considere
» conveniente á los intereses públicos, con-
» ceder el derecho de expropiación de te-
» rrenos marginales al puerto, deberá ser,
» sin perjuicio del derecho del Estado pa-
» ra ejecutar, por sí, ó por medio de con-
» cesiones, obras de canalización ó de otro
» órden, que se lleguen á considerar con-
» venientes para la habilitación de puertos
» interiores, sin que para esas obras é ins-
» talaciones se exijan á la nación indemni-
» zaciones por perjuicios, por la utilización
» de los terrenos que reputara necesarios
» en los que la empresa Cooper llegara á
» obtener por medio de expropiación».

«El derecho del Estado así definido, de-
» be prevalecer siempre sobre el interés
» privado de la empresa».

Y concluía diciendo «que el Poder Eje-

» cutivo vería con agrado que se mejorara
» la propuesta del señor Cooper en pró de
» los intereses generales del país, elimi-
» nando el privilegio exclusivo para em-
» barcar ganado, á fin de que el puerto de
» La Coronilla quedará habilitado para to-
» das las empresas que se formaran en el
» país y que encontraran conveniencia en
» embarcar sus ganados por ese puerto, á
» condición de abonar los derechos que se
» estipularán en tarifas que serían estable-
» cidas con intervencion del Poder Eje-
» cutivo».

—

Al recibirse este proyecto en el Cuerpo Legislativo, fué pasado á estudio de las comisiones de Hacienda y de Fomento del Honorable Senado, y éstas se espidieron con fecha 16 de Abril de 1896 con un informe en el cuál decían, que tanto la Comandancia de Marina como la Dirección General de Aduanas y el Departamento Nacional de Ingenieros, están contestes en reconocer las ventajas que reportaría al país, y especialmente á la zona del Este del territorio nacional, la obra proyectada, teniendo en cuenta la carencia absoluta de puertos en la costa del océano, al norte de Maldonado, lo propio que vías férreas y carreteras en aquellas regiones.

Y añadía: que era conveniente que las comisiones agregasen á su vez algunas ideas para que el Honorable Senado pudiera tomarlas en cuenta si así lo estimase conve-

veniente: «que la obra de que se trata, en la localidad escogida tiene indudablemente ventajas, siendo una de ellas, el transporte rápido de nuestros ganados al Brasil, puesto que se calcula que en treinta horas, en un vapor de catorce millas de velocidad podrán colocarse en Río Janeiro con un ahorro de veinticuatro horas de tiempo, con respecto al puerto de Fray Bentos, por ejemplo;—Que otra de las ventajas estriba, en que, el puerto de que se trata, situado al este de nuestro territorio, servirá con ventaja á los departamentos de Treinta y Tres, Cerro Largo, Tacuarembó, Minas, etc.; casi exclusivamente ganaderos, sin que los ganados se vean obligados á recorrer grandes distancias para llegar al punto de embarque, y que, además, es indudable que por la proximidad del puerto de la Coronilla á la provincia de Río Grande, en vista de las malas condiciones marítimas de la barra de esa ciudad, podrían verificarse operaciones de tránsito de mucha importancia en dicha provincia».

—

Y después de tomar en cuenta algunas observaciones hechas por las oficinas técnicas que fueron consultadas para vestir el expediente, concluían las comisiones aconsejando que se autorice al señor Cooper *ó la sociedad que represente* (?) para practicar en la Coronilla, departamento de Rocha, la construcción de un puerto cuyo objeto príncipal será la exportación de gana-

do en pié, debiendo al efecto construír un rompeolas, que arranque de una de las islas al este de Punta Coronilla, y establecer los muelles ó docks convenientes para la carga y descarga y proveer el puerto de amarras, boyas y faros indispensables para la seguridad de los buques y la navegación de aquellos parajes.

Que el concesionario presentará á la aprobación del Poder Ejecutivo el plano general de las obras dentro del término de seis meses, y los detalles correspondientes, seis meses después de la aprobación del primero, sin cuya aprobación no se considerará otorgada la concesión, la cuál durará cincuenta años, en los que la sociedad constructora del puerto, tendrá el derecho exclusivo de carga y descarga y almacenaje, ya sea haciendo ella el servicio, ó cobrando un impuesto sobre dichas operaciones.— Que también podrá cobrar un derecho de anclaje á los buques que hagan operaciones en el puerto, en compensación del aprovechamiento de las obras de abrigo, amarras, boyas y faros. Que las tarifas de dichos impuestos podrán ser modificadas por el Poder Ejecutivo siempre que el interés relativo al capital invertido sea superior al 8 °/₀ anual. Que el Poder Ejecutivo cobrará por su parte, los derechos de importación y exportación de las mercaderías, de acuerdo con las leyes vigentes de aduana. Que el dominio sobre el puerto y su administración, en sentido sanitario, aduanero y de policía, pertenecerá siempre al Estado, y sus buques tendrán libre acceso y

uso de las obras para sus operaciones. Que la entrada y salida de todo buque que no haga operaciones será libre. Que el puerto se declarará habilitado una vez que las obras se hallen suficientemente adelantadas para permitir la entrada y abrigo de buques. Que la sociedad construirá las oficinas necesarias para los empleados destinados á la administración del puerto. Que tendrá el derecho de establecer en las islas del Este de Punta Coronilla, sus muelles y depósitos, y podrá extraer piedra y arena para la construcción de las obras. Que queda autorizada para expropiar 2.500 hectáreas de terreno sobre el puerto y el Poder Ejecutivo se reserva el derecho de construír obras de canalización y de otra clase en esos terrenos, sin tener que abonar indemnización de ninguna especie. Que se le concede á la sociedad la libre introducción de materiales y útiles necesarios para la construcción del puerto y demás instalaciones de la empresa. Que el capital representado por sus obras y propiedades terrestres, marítimas y flotantes, queda libre de impuestos y gravámenes durante diez años, desde el día que se habilite el puerto. Que los trabajos empezarán á los tres meses de aprobados los planos detallados, y las obras necesarias para habilitar el puerto terminarán á los tres años después. Que la mayoría de los empleados del puerto serán orientales. Que la empresa depositará en un banco de la capital á órden del Gobierno la suma de 50.000 pesos como garantía del cumplimiento de la

propuesta, y el plazo para firmar el contrato y depositar la garantía, se fija en ocho meses desde la sanción de esta ley. Que vencido el término de la concesión, las obras de abrigo, amarras, boyas, muelles y ramplas de aduana, faros y balizas, pasarán á ser propiedad del Estado, como también los edificios construídos para uso del fisco, todo en perfecto estado de conservación, pero que los muelles docks ó ramplas y demás construcciones hechas por la empresa para su uso particular, en el terreno necesario para su servicio, seguirán perteneciendo á ella. Que la empresa indemnizará á los arrendatarios de la pesca de lobos por el abandono de ese derecho en las islas de la Coronilla, y que si no le fuera posible arribar á un arreglo equitativo, queda desde ya establecido en su favor el derecho de expropiación de aquél en las citadas islas. Y que dicho arreglo debe quedar consumado antes de firmarse el contrato con el Poder Ejecutivo. (1)

Este proyecto de ley fué considerado en la sesión del día 27 de Mayo de 1896, y en ella el senador Cuestas, actual presidente de la república, revelando una ignorancia supina de nuestra topografía nacional, llegó á sostener la heregía geográfica de que más cerca y mejor es el puerto de Maldonado para los ganados de Cerro-Largo que el de

(1) Véase el diario de Sesiones del Honorable Senado T. 69 páginas 169 á 176.

¡la Coronilla! Y después de otras consideraciones, también más ó menos desacertadas, y como todo no había de ser fuera de quicio en la lógica, «recordó que el asunto » no era nuevo en absoluto, porque hacía » cómo diez años ó más que se había gestionado ante la Honorable Cámara una » concesión parecida á ésta por el señor » Luís Deal». Que el asunto tuvo una tramitación extensa, recibiendo varias vistas fiscales, informes diversos muy instructivos, y que recordaba, que el recto fiscal doctor Montero, en uno de sus informes, concluía con estas palabras: Muchos proyectos de ésta índole no han sido otra cosa que simples especulaciones, convertidas después en pura letra muerta, con menoscabo del buen concepto del país. (2)

Después impugnó varios de los artículos del proyecto de ley, que á su vez fueron replicados por el senador Capurro, terciando también en el debate varios otros senadores, sobre apreciación de detalles que no tienen capital importancia para esta exposición, y que pueden ser consultados en la versión taquígrafica á que me estoy refiriendo y citando.

Debo, sin embargo, hacer una excepción con una parte del discurso del senador F. Bauzá, que con mucha razón dijo: que «establecernos sobre el océano es para nosotros una necesidad política y una necesidad económica;—necesidad política, porque los pueblos no pueden vegetar encerrados

(2) Véase el diario citado página 177.

como está el nuestro dentro de un perímetro artificial;—y necesidad económica, porque realmente, nuestras industrias, en general, triplicarán por el transporte una vez que tengan navegación propicia y en condiciones adecuadas, que es lo que hoy nos falta.

Y agregaba: «El puerto Coronilla viene á estar ubicado en un departamento ganadero como lo es el de Rocha, vecino también al departamento de Treinta y Tres y otros que tienen iguales condiciones industriales; de modo qne ya en ese concepto suple la necesidad apuntada por el concesionario, á saber: dar salida y fomento á las industrias ganaderas como muy bien lo ha insinuado el miembro informante y lo ha ratificado el señor senador por San José».

Y añadía: «La cuestión de tiempo es muy importante para el caso actual. Estableciendo nuestra superioridad á la salida del Atlántico, por medio de un puerto en » La Coronilla, ya tendremos un punto de » apoyo».

Y continuaba la discusión larga y complicada por la falta de datos y conocimientos geográfico-económicos de aquéllos territorios, cuando héte aquí, que en la sesión del día 1.° de junio, el senador Tulio Freire hizo presente, que, entre los asuntos entrados, había una solicitud de un señor Firmino da Silva Santos, que pedia que al tratarse el asunto referente al puerto Coronilla, se tomase en consideración lo que solicitaba.

Y así se hizo, resultando que el referido Firmino da Silva Santos por una *empresa industrial* (que decía representar), en el expediente promovido solicitando la concesión de un ferrocarril *desde la barra de San Luís* ¡¡¡HASTA EL PUERTO DE LA CORONILLA (!?!) decía: «Que le había sorprendido sobre manera, que no se hubiese tomado en consideración una reclamación *que acompañaba los justificativos auténticos de ser, la empresa que representaba,* EL PRIMER INICIADOR DEL GRAN PROYECTO QUE EL SEÑOR COOPER PRESENTA MUTILADO Y PRETENDE SE LE OTORGUE CONCESIÓN». (Ya se verá hasta dónde mentía este señor al decir semejante cosa como al hablar del Puerto Coronilla.

Para que pueda formarse una idea del *toupé* de este señor Firmino de los Santos, debo decir que la petición á que se refiere la presentó «como cesionario de Bernardo Caymarí, y *representante de una sociedad de capitalistas (!?)* para solicitar la concesión de un ferrocrrril desde la barra San Luís sobre la laguna Merín HASTA UN PUNTO EN EL OCÉANO, PERO QUE NO ERA EL PUERTO CORONILLA PORQUE CAYMARÍ NO LO NOMBRÓ JAMÁS; NI JAMÁS SE REFIRIÓ AL PUERTO CORONILLA (!?) Y agregaba, que su cedente se había presentado al gobierno impetrando esa concesión para el citado ferrocarril, y MEJORA ¡¡¡DEL PUERTO CORONILLA!!! (textual), por medio de obras de arte, así como el que construyese en la barra San Luís.

Si antes no hubiéramos transcripto la propuesta de Caymarí, y expresamente no

hubiéramos hecho resaltar bien claramente *que éste jamás había hablado del puerto Coronilla, ni nombrado ésta palabra, y que por el contrario, en su planito ó cróquis de que ya hé hablado,* (1) *el extremo de la línea sobre el mar está en la barra de la laguna de Castillos, ¡60 kilómetros al sud de Coronilla!* no nos *daríamos cuenta ahora de la audacia de este señor, llamando suyo el proyecto de Cooper y llamándose primer iniciador de la idea, de construir ese puerto, que, repetimos, no nombró ni conoció su invocado cesionario y que ya hemos visto también cómo desde hace treinta y tantos años ha sido solicitado por varios proyectistas.*

Y cómo si todavía fuera poco toda esta invención, agregó, sin duda para justificar *la oportuna aparición del viejo y abandonado proyecto de Caymarí,* á los ocho años de iniciado y abandonado por éste, que «por causas que eran desconocidas á la empresa que representa, esa solicitud, (la de Caymarí) estuvo largo tiempo *retenida por un funcionario para estudiarla!!!* y que recién el año 1890 la había encontrado la Empresa, la que aleccionada *con éstas contrariedades, sólo esperaba* LA OCASIÓN PROPICIA *para reanudar sus gestiones,* cuando tuvo co-

(1) Véase la nota de la página 152, por la que se viene á saber que éste plano no lo presentó tampoco Caymari, sinó que fué introducido ocho años después en el expediente para deducirle la tercería a Cooper, de dónde resulta que este documento es una superchería como la de invocar el Puerto Coronilla que tampoco nombró Caymarí, ni se refirió á él directa, ni indirectamente como lo digo en la nota de la página 152 esto lo he sabido después de aparecer esta nota en *El Nacional.*

nocimiento de que el señor Cooper se había presentado pidiendo la concesión para construír un puerto de embarque de ganados EN LA CORONILLA, *y que el proyecto del señor Cooper,* ES UNA DESMEMBRACIÓN DEL SUYO!!! limitado á hacer un puerto en La Coronilla, cuando el de su empresa era, hacer no sólo el puerto sinó el ferrocarríl que lo uniera al embarcadero de San Luís, *para abrir una gigantesca ruta comercial entre el norte de la República y el sud del Brasil.*

Cuánto velámen!

Y en un rasgo misericordioso para Cooper, agregaba: «que no aseguraría que el proyecto de éste haya sido inspirado en el suyo, *aún cuando, es muy probable que haya tenido noticia de él desde que* TRAMITÓ *largo tiempo por oficinas públicas* (ya se verá como esta nueva mentira no es ménos ridícula que la de llamarse primer iniciador de la idea) pero, qué, sí, es un hecho, que el proyecto de Cooper importa la mutilación del suyo, que tiene fecha muy anterior, y por tanto, una prelación indiscutible, con sujeción á la ley de trazado de ferrocarriles!!! (Cooper no pide líneas férreas, sinó puerto solamente) para que no se ceda á terceros el mismo trazado, (ojo á esta declaración, pués el trazado que pretende este señor Firmino, pertenece á la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este), ni ninguna de sus cabeceras, siendo una de ellas Y LA PRÍNCIPAL DE LAS DOS, *la ciudad que proyectaba* EN EL PUERTO CORONILLA!!! (del que—lo repetimos—no

habló ni nombró jamás como se recordará, sinó que por el contrario la única demostración de su intento que está en el planito ó cróquis,—(véase la nota de la página 152)—demuestra que la cabecera sobre el mar está apoyada en la barra de la laguna de Castillos, que, como ya lo he dicho, dista 60 kilómetros al sur de Coronilla!)

Con razón califiqué este *asunto* de caso típico.

Y no es nada todavía para lo que viene después.

Continuemos.

Agregaba el señor Firmino que «por lo expuesto, no se ocultaría al Cuerpo Legislativo la conveniencia de que de ésta petición fuese tratada conjuntamente con la de Cooper, que—repetía—es una mutilación de su proyecto, y cuya concesión no puede hacerla la Asamblea *sin inhabilitar la realización de un pensamiento infinitamente más importante y trascendental, que soluciona la magna cuestión del comercio internacional de dos repúblicas unidas par la solidaridad de un progreso común!*

(Otra vez desplegado el velámen).

—Y aquí empieza á venir la claridad; aquí aparece el secreto de tantos corajes.

Dice el señor Firmino: que «la empresa que representa no pretende dañar á la de Cooper, que aunque limitada y de fecha posterior, concurre á fines análogos; que *para estos casos se impone una conciliación de intereses y de asociación de capitales y fuerzas.*—Así, pués, reconocidos, como no puede ser por menos, por Cooper, los derechos de prelación de la empresa del

exponente, «ésta no tendrá ningún inconveniente en aunar sus propósitos con los de la empresa Cooper, bastando para ello que el Cuerpo Legislativo los invite á amalgamar y conciliar sus intereses bajo un plan práctico, (esto de práctico es impagable) constituyendo una sola empresa, y alejando de ese modo, (aquí viene la amenaza) *todo conflicto de derechos* y todo espíritu de controversías. Que en tal concepto, solicita del Cuerpo Legislativo se digne otorgarle la concesión para el ferrocarril (que ya estaba concedido al Ferrocarril Uruguayo del Este) y puertos solicitados, (cuáles?) en atención á que no pide garantías de ningún género» (porque ya estaban otorgadas al Ferrocarril Uruguayo del Este).

Se le olvidó recordar aquellos ramales á Cuñapirú, Melo y Treinta y Tres!! pero ya vendrán más y no será de extrañar que hasta pida la sección entre Coronilla y Rocha para no dejarle nada al F. C. Uruguayo del Este. (2)

Tal era,—sin los entre paréntesis y apartes, que son míos,—la famosa solicitud á que se refería en la última, duplicada, cuya lectura pidió el senador Freire y en la que se queja de que las Cámaras no se hayan preocupado de conciliar *los intereses de las dos empresas,* desoyendo en absoluto el legítimo derecho de petición que ejercía al ámparo de la constitución. (¡Si la consti-

---

(2) Y así ha sucedido como puede verse en la conferencia que dió en el Ateneo, el Dr. Angel Floro Costa el día 20 de Enero de 1903. Página 5.

tución hubiera previsto estos ámparos!....)

Y después de la mansa queja vuelve á desplegar nuevamente el velámen de la fantasía, para decir que «ocho años hacía que *su empresa había estudiado y entrevisto con inconcusa clarovidencia,—lo que cinco años más tarde debía comenzar á vislumbrar el señor Cooper;—y tan sólo en parte,—«pués sus representados no sólo*
» *comprendieron que* EL PUERTO CORONI-
» LLA (y lo dice en sério) *era el que esta-*
» *ba llamado á dar salida á los produc-*
» *tos de la zona norte del país hácia el*
» *Atlántico, sinó que ese puerto debía ser*
» *la cabecera!!! de una red ferroviaria*
» *que uniera la laguna Merín y las prin-*
» *cipales ciudades del norte de la repú-*
» *blica con el océano*». (Aquí ya se alar-
» gan aquéllos ramales...)

Pero sería largo seguir extractando ó transcribiendo la original serenata que el señor Firmino de los Santos entonó junto á la reja del Cuerpo Legislativo, después de la cuál, el senador Freire, que sin duda ignoraba todo lo que en éstas líneas hemos recopilado, para prevenir futuros lances por este estilo, es decir que ignoraba *que el señor Firmino no era ni iniciador de idea nueva, ni había pedido jamás la Coronilla, ni podia pedir la línea férrea que pretendía, porque pertenece al plan general de las líneas garantidas por el Estado, y se otorgó á la empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este,* y sin duda por no saber ó no recordar nada de ésto, apoyó decididamente la valiente solicitud que venía á deducir tan original como in-

sólita tercería á la empresa del señor Cooper; á lo que contestó el senador Herrera y Obes L., que él, como presidente de la Comisión de Hacienda, declaraba que tal asunto no existía en su carpeta; que probablemente habría sido incluída en la de Fomento, y agregó después, que en este asunto sobre mejor derecho entre los dos proyectistas nada tiene que ver el Estado, porque el hecho de presentar un proyecto no obliga á nada; que no le parece correcto suspender la discusión de un asunto que ya está informado y que ha seguido todas las tramitaciones regulares, porque un particular que, como este mismo señor lo declara, hace ocho años que inició un proyecto,—*se presente cuando le convenga* diciendo que se le obstaculiza su proyecto y haciendo las insinuaciones que hace en esa solicitud,—talvez sin esa intención,—pero que en el hecho existe,—«de *que el* » *Senado se constituya en arma puesta al* » *pecho de los nuevos proponentes obligándoles á que entren en arreglos con* » *un señor que tal vez ni soñó llevar á cabo su propuesta antes de presentarse la* » *actual*». «Que consecuente con su actitud, en la nueva moción hecha por el senador por Paysandú se opondrá á todo aplazamiento». A lo que el senador Freire arguyó que él no había pedido aplazamiento. (3)

—

Continuaba la discusión de este asunto y

---

(3) Véase el tomo 69 del diario de Sesiones del Honorable Senado, sesión del 1.° de Junio de 1896.

en la sesión del día 5 de Junio, el senador Capurro, como miembro informante de la Comisión de Fomento, dijo que iba á explicar en qué consistía el expediente del señor Firmino de los Santos, y lo expresó así textualmente:

«La solicitud de que se trata, fué presentada al Poder Ejecutivo en Abril de 1888 (1) ó sea hace ocho años, desde cuya fecha, —*según el concesionario,*—se había extraviado, hasta que se encontró en manos de un funcionario—dice—que la había retenido para su estudio. *Son palabras del interesado*, y que esperaba luego reanudar sus gestiones cuando se presentó el señor Cooper, solicitando la concesión del puerto Coronilla. *Esto lo explica el señor da Silva Santos:*

«Desea ahora el peticionario, que su solicitud sea tomada en consideración conjuntamente con la petición del señor Cooper *pretendiendo que el proyecto de este señor es una mutilación del suyo* y que al acordársele la concesión que solicita el señor Cooper, se inutilizaría el gran pensamiento de solucionar la magna cuestión del comercio internacional por aquél punto, *por la Coronilla,* puesto que se propone el señor Cooper como explotación principal, la exportación de ganado en pié.

«Estas son algunas de las razones que dá para oponerse al proyecto del señor Coo-

---

(1) Fué el 1.° de Junio, pués aunque la solicitud de Caymari está fechada en Abril, la nota del Ministerio dándole entrada al despacho es de 1.° de Junio, y de paso debe hacerse constar que es la única tramitación que ha tenido.

per. No pretende, sin embargo, el señor da Silva Santos dañar á la empresa del señor Cooper, y afirma, que para este caso SE IMPONE UNA CONCILIACIÓN *(voy á citar las mismas palabras de que él se sirve para apoyar su expediente)* DE INTERESES, DE ASOCIACIÓN, DE CAPITALES Y FUERZAS, *á cuyo efecto «propone aunar sus propó-*
» sitos con la empresa del señor Cooper,
» bastando para ello que la Comisión del
» Senado invite á ambos empresarios á
» amalgamar y conciliar sus intereses
» sobre un plan práctico, constituyéndo
» una sola empresa y alejando así todo
» conflicto de derecho y todo espíritu de
» controversia».

«En una palabra: pretende el señor da Silva Santos que las comisiones reunidas lo llamen á su seno, y también al señor Cooper, para ponerlos de acuerdo respecto de ese asunto. Pretende, además, el señor da Silva Santos, la construcción de un ferrocarril y no se opone á que el señor Cooper siga adelante con su proyecto del puerto Coronilla.

«El Honorable Senado apreciará hasta qué punto la Comisión de Fomento puede inmiscuírse *en conciliar intereses particulares,* cuando lo lógico parece ser que cada peticionario haga valer sus derechos si cree tenerlos.

«Conviene tener ahora conocimiento del proyecto presentado por el señor Silva Santos.

«En ese proyecto, presentado al Poder Ejecutivo hace ocho años, «NO VEO QUE EN

» NINGUNO DE SUS ARTÍCULOS SE MENCIO-
» NE LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUERTO EN
» LA CORONILLA!!»

«Sería talvez conveniente que el Honorable Senado tomara conocimiento de éste documento, leyéndose por el señor secretario (apoyados), después de cuya lectura seguiré haciendo las observaciones que crea convenientes para aclarar el punto.»

Se dió lectura al expediente, que es él que ya extracté cuando le tocó el turno al proyecto Caymarí, y después, el senador Capurro continuó diciendo:

«Por la lectura que acaba de hacerse, el Honorable Senado habrá podido conocer que se trata de varias concesiones distintas, á saber: la de un puerto, la de varios ferrocarri es y de colonias.

«En cuanto á la de ferrocarriles nada
» tiene que ver con el asunto que estamos
» tratando.

«*Ahora, en cuanto al proyecto de un*
» *puerto en la Coronilla que el señor da*
« *Silva solicita á su vez, no he visto en*
» *todo el expediente que haga una sola*
» *vez mención de él.*

«Solicitó la construcción de dos puertos, uno en la barra de San Luís y otro en la costa del Atlántico, entre Castillos Grandes que queda á veinticinco millas aproximadamente al sud de Coronilla y la barra del Chuy, á la misma distancia más ó menos al norte de ese puerto.

«*Luego, pués, lo que pide el concesionario es establecer un puerto en una costa, sobre el océano, que tiene una longitud*

de 40 á 50 millas Y NO MENCIONA PARA NADA LAS ISLAS DE LA CORONILLA.

«*Ahora, en el último escrito que presenta el señor Silva Santos,* HACE MENCIÓN DEL PUERTO CORONILLA—POR PRIMERA VEZ—Y AGREGA UN PLANO (1) *en que se indican algunos trabajos á ejecutarse en el puerto Coronilla en muy pequeña escala,* puesto que el plano que adhiere á su escrito es un mapa de la parte de la república entre Maldonado y la laguna Merín, aproximadamente, y en esa escala, un pequeño proyecto de puerto muy diminuto en la punta Coronilla. (2)

«Pero en el escrito de 1888 no hace tampoco mención á planos. (Su explicación la encontrará el lector en la nota puesta en la página 152).

«Además, debo hacer constar que el «plano aludido no lleva fecha». (Diario del Senado tomo 69 páginas 252 á 254).

—

Y como si lo que acabo de transcribir, dicho por el ingeniero señor Capurro, no

(1) Este plano fué confeccionado por el ingeniero Benvenutto EN 1896 por órden del Dr. Angel Floro Costa como ya lo hemos dicho en la nota de la pág. 152.

(2) Si el senador Capurro se hubiese fijado con detención en ese mapita, habría visto que es tal la vacilación del proyectista, que si bien ha dibujado timidamente ese puertito con tinta negra, en cambio la línea entre la laguna de Castillos y San Luis está fuertemente indicada, así como los pueblos en los extremos es decir: junto á la laguna de Castillos y á la barra de San Luis en el Merín.

fuera bastante para caracterizar la naturaleza de este asunto, para darle fisonomia, clasificación y color, óigase lo que dijo en seguida el senador Herrera y Obes L., que es la marca *flor de lis* que lo rubrica con todos los caracteres de lo que el lector habrá podido sospechar.

Dijo el senador Herrera y Obes:

«Pido la palabra para una pequeña ex» plicación.

«Son bien conocidas mis antiguas rela» ciones con el señor Caymarí y me ex» trañó que se hubiera presentado al Ho» norable Senado con una petición *de ésta* » *clase*, cuando estando conversando con» migo todos los días y á cada momento, » no me hubiera hablado nada sobre el » particular.

«HOMBRE,—me dijo,—YO HE QUEDADO » DEL MISMO MODO SORPRENDIDO». *Efec» tivamente, este proyecto yo traté de lle» varlo á cabo el año 1888 ó 1889, pero » después, por razones que no son del caso » exponer, desistí de la idea, me desligué » de ella en absoluto, y para separarme de » él hice declaratoria por la cuál autori» zaba para que, si querían los que eran » socios míos en aquél tiempo, llevar ade» lante el asunto, lo llevaran.*

«Esta declaración me la ha hecho el se» ñor Caymarí y la hago presente al Se» nado por lo que pueda importar». (Diario de Sesiones del Honorable Senado, tomo 69 páginas 255).

—

No obstante todo esto, *no obstante haber agregado el mismo senador que habiéndole manifestado al señor Firmino de los Santos su extrañeza por verlo incurrir en tales contradicciones y* QUE HUBIERA ASUMIDO UNA ACTITUD COMO LA QUE ASUMÍA ANTE EL SENADO, *y haber agregado que quería reservar la contestación que le dió el señor Firmino;* (diario citado página 263). No obstante haber agregado que «*la solici-*
» *tud no tiene nada de sério y que si no*
» *hubiera parti-pris en el asunto* DEBÍA
» ESTARSE VIENDO Á LAS CLARAS QUE LO
» QUE SE BUSCA ÚNICAMENTE ES PONER UN
» ARMA AL PECHO A LA PROPUESTA COOPER
» PARA SACAR VENTAJAS, AMENAZANDO CON
» EL PROYECTO FANTÁSTICO, PRESENTADO
» EN 1888;»

Agregó: «*Digo que la propuesta,* aún
» cuando no sea la intención del solicitan-
» te, *está diciendo á gritos que su propó-*
» *sito es sacar partido, puesto que ha te-*
» *nido tan poca sensatez, que lo ha decla-*
» *rado de una manera clara y terminan-*
» *te pidiendo que la Comisión de Fomen-*
» *to llame á los interesados para ponerlos*
» *de acuerdo.*

«¿Qué significa eso?

«Si tuviera, como dice, medios de reali-
» zar sus empresas, no vendría á pedir que
» las Comisiones reunidas sirvan de conci-
» liadores, *á fin de armonizar intereses.*

«Si tuviera confianza en sus medios, para
» realizar su propuesta,—no sería esa la
» manera de proceder, sinó que al contra-
» rio, se presentaria al Senado reclamando

» sus derechos y tratando de vencer al
» competidor.

» Esa indicación hecha en la solicitud,
» sería, en mi concepto, bastante para que
» ella fuese desechada » (Diario de sesiones citado página 264)

Y sin embargo, no obstante todo esto, dicho así, tan claramente, tan sin perífrasis, tan responsablemente tambien, no faltaron algunos senadores, que, quizás por no haber estudiado con detención el asunto, ó por no haberse penetrado bien de él, ni de sus antecedentes, aceptaron la discusión sobre el punto pretendido por la incalificable terceria.

Pues, que, ¿acaso, por honor mismo del Senado, no habria sido más correcto decirle al señor Silva Santos, *« no ha lugar á lo que Vd. pretende »*, porque Vd., en el carácter que invoca,—sin justificarlo—de cesionario de Don Bernardo Casmari, no tiene, como dice, ninguna prioridad en el pensamiento, que por otra parte, sin ser original del señor Cooper, pretende Vd. disputarle, para tranzar con él, para asociarse á él, y con la pretensión de que el Senado intervenga en esa comixtion de intereses que Vd. anhela? Usted no ha sido ni el primero, ni el segundo, ni el tercero y ni siquiera el quinto en idear la unión del lago Merin con el Océano, porque antes que Cooper, cuarenta años antes, lo había proyectado el General Reyes; (1)—veinticinco años antes

(1) Véase la pág. 58 de esta Nota

tambien, lo proyectó Donzel; (1)—catorce años antes, lo proyectó García Zúñiga, (2)—y en la misma é oca, el señor Deal. (3). *El señor Caymari de quien Vd. se dice sucesor —sin haberlo justificado legalmente*—JAMÁS NOMBRÓ EL PUERTO CORONILLA...........

Falta, Vd , pues, á la verdad, cuando afirma que Cooper le ha desmembrado ó mutilado ese proyecto. Pretendiendo que la petición Caymari hablára del puerto Coronilla,—se falsea descaradamente el texto de la solicitud. Falta Vd. tambien á la verdad, cuando afirma que la propuesta de su antecesor tramitó largos años por las oficinas públicas, porque no ha tenido más trámite que la anotación de entrada al despacho del Ministerio de Gobierno, donde fuè presentado y abandonado desde ese momento, en Junio 1.° de 1888, por el iniciador (4). Ademas: la línea férrea con la cual pretende Vd. vincularse ó asociarse á la Empresa del Señor Cooper no la obtendrá Vd., ni puede pretenderla, porque ella forma parte del trazado general de los ferro-carriles garantidos por el Estado, y constituye una extensión de la tercera y cuarta secciones de la línea concedida, con garantía, (que no ha sido declarada caduca), a la Empresa del F. C. U. del Este, cuyos planos definitivos están aprobados. Y por último, después de todo

(1) Véase la pág. 73 de esta Nota.

(2) Véase la pág. 98 de esta Nota.

(3) Véase la pág. 116 de esta Nota.

(4) Véase la declaracion de Caymari en la pág. 119 de esta Nota.

esto, porque es tambien una falta de consideración y de respecto a uno de los más altos Poderes del Estado, el pedirle que se mezcle en esta clase de negocios, pretendiendo que se constituya en intermediario de intereses de semejante índole.

Esto fuè, lo que debió decírsele, al sucesor de Caymari si el Senado hubiera estudiado á fondo el asunto y se hubiera penetrado de él.

—

Yo, a mi vez, ahora, digo y repito: ni la Coronilla para Cooper, ni los ferro carriles para la Empresa del Sr. Silva Santos, porque estas cosas una vez planeadas se licitan; —y sobre todo, el puerto debe ser absolutamente del Estado; y la línea férrea, ya lo es de una Empresa.

Mi opinión es que todos nuestros puertos deben estar en manos de la Administración Nacional. Las obras son las que deben licitarse, si no se emprenden tambien por cuenta del Estado.

Pero el Senado vaciló, el Senado no supo, ni hacerse respetar en el caso, pues á pesar de los conceptos vertidos en su seno, á pesar de que el señor Bauzá habia dicho tambien que « no se trataba, como era evi-
» dente para todos, de una propuesta séria,
» sino de un antiguo asunto, revivido acci-
» dentalmente por via de concurrencia, y con
» el cual parece pretenderse un avenimiento
» de intereses particulares, que el Senado no

» tiene para que tomar en cuenta en este
» caso, y que si pensaba así, no era porque
» fuese adversario de los intereses particula-
» res, que siempre los ha considerado, cuan-
» do son legítimos, como los considera la
» ciencia económica, como el fundamento
» del interés público; *pero que en el caso ac-*
» *tual ellos no representaban semejante enti-*
dad». (Diario de sesiones citado página 368)
—Apesar de todo esto: no solo no tomó el Senado la resolución que correspondía, sino que con su tolerancia inconcebible dió lugar á que este caso típico llegára, como lo vamos á ver, en el curso de esta Nota, hasta la Cámara de Diputados, siguiendo al proyecto Cooper como la sombra de los mal gyares, y donde se ha acampado como en cuarteles de invierno, pronto á levantar la cabeza, *si eso le fuera posible y se le permitiera*, pues como lo vamos á ver, no ha faltado en estos últimos tiempos quien tentara el camino para hacerlo andar—¡y de qué modo!—y como tambien lo vamos á ver, entrando ahora, para analizarlo, á la penumbra misteriosa de su vida íntima, ó á la region del mangoneo clandestino de este *caso singular*, que por cierto es mucho más curioso y digno de observación que la fáz que hemos estudiado en plena luz.

Estos capones se quieren reproducir; pero eso ya no es de estos tiempos porque es contra la naturaleza.

—

Declaro que el estudio de la parte à que ahora voy á entrar, constituye, para mi, un verdadero sacrificio patriótico.

Ya he dicho en otro lugar de esta Nota, que en sus páginas ensayo un género de estudios nuevos en nuestro país, tan útiles como necesarios; sobre todo, cuando sean emprendidos por inteligencias superiores á la mía, las que encontrarán, como yo, tambien innumerables dificultades, que solo pueden vencerse en parte, con una voluntad de hierro para predicar la verdad;—con una gran certidumbre de la propia conciencia para ser justo y sincero,—y con una vocación bien decidida para colaborar desinteresadamente por el progreso nacional.

Yo sé, por la ruda experiencia de los años y por el conocimiento que ella me ha dado del corazón humano,—yo sé,—y permitáseme que lo repita, que lo que estoy haciendo importa un gran sacrificio cuyo premio moral puede estar lejano, — porque desde luego, si se ha de ser sincero, si se ha de decir la verdad, si se quiere servir lealmente al país, las duras verdades que como consecuencia hay que estampar, aunque sea con la menor crudeza posible, tienen necesariamente que lastimar muchos intereses personales;—tienen que defraudar muchas esperanzas de éxitos soñados para redondear fortunas;—tienen que herir muchas ambiciones bastardas que no perdonarán jamás que se les cierre el camino, y que han de buscar la represalia, tratando de paso de desvirtuar el móvil noble y patriótico, suponiéndolo inspirado en el deseo gratuito

de dañar sus lucros.

Pero nuestro pais no es muy grande, sus habitantes aun somos pocos, y los que actuamos en su vida pública todos nos conocemos y á la vez somos tambien conocidos.

Esto felizmente vale mucho é infunde animo, porque pone á cada uno en su lugar, y valiendo en relacion á sus antecedentes de moralidad.

—

Llamará la atención de los que me conocen, al leer esta Nota, que yo le dedique al estudio de este proyecto de Cooper y á la «terceria» deducida por los sucesores de Caymari, mucha mas preferencia que á los anteriores casos, que hemos hecho conocer en las pájinas que van quedando atrás—pero eso es porque entiendo, y creo que los que se dignen leerme, asi lo entenderán tambien, -que este asunto, tanto por lo que de él hemos dicho, como por lo que aún vamos á decir, es el ùnico, de cuantos hemos pasado en revista, estudiándolos y criticándolos, es el único, digo, que todavía puede entorpecer algunas de las obras de progreso que dentro de poco tiempo deben llevarse á la práctica en la Región del Este, á cuyo servicio nos hemos consagrado con toda nuestra fé, con todos nuestros entusiasmos, y con cuanto pueda ofrecerle nuestra pobre inteligencia, sin más ambición, que la de vincular nuestro modesto nombre al engrandecimiento de aquella parte del

país, donde transcurrieron los mejores años de nuestra juventud, donde cultivamos intensos y duraderos afectos, donde todos nos conocen, y donde recogimos los inmerecidos honores que han premiado con exceso lo poco que hasta ahora nos ha sido dado hacer por su progreso.

Estos entusiasmos de nuestra palabra,—lo saben los habitantes de esos cinco departamentos,—no son hijos de una improvisación del momento, porque *lo que estamos diciendo, no es sino una repetición de lo que dijimos, y escrito está, para constancia indiscutible*, DESDE HACE VEINTE AÑOS (1).

Ninguna de las ideas que estoy predicando en la actualidad, sobre la Región del Este, es nueva; todas tienen ya cuatro lustros de exteriorización.

Creemos haberlo recordado varias veces, pero nos enorgullecemos en repetirlo, porque su antigüedad es el escudo heráldico que las ampara y las ennoblece contra toda malevolencia inconfesable ó villana.

Pero conste tambien, que nunca hemos pretendido sacar de ellas ningun provecho personal.

Eso es de pública notoriedad.

Todo lo que hasta aquí hemos dicho sobre la solicitud iniciada por el Señor Bernardo

(1) **Véanse las páginas 50 á 52 de esta Nota,—mis conferencias en la Asociación Rural del Uruguay del año 1832, publicadas en 1883;—mi «Monografía del departamento de**

Caymari en 1888 y sobre lo que se ha continuado después en 1896 en forma de terceria contra la Empresa Cooper por el Sr. Firmino da Silva Santos, bajo la dirección de su abogado y compañero el Dr. Angel Floro Costa, que, como se verá, es el verdadero *Deus ex machina* de este negocio desde su primer minuto de existencia, lo hemos tomado y fundado en los documentos oficiales y en los textos auténticos, *para que lo que hemos dicho no pueda ni siquiera discutirse*; y lo que ahora vamos á decir, que resultará mucho más grave, reposarà tambien en una documentación que si se pretendiera negarla ó contradecirla la exhibiremos íntegra y aun ampliada con refuerzos concordantes.

Pero, debemos advertir, y tómese nota de esto, que no estamos dispuestos á dejarnos arrastrar à polémicas de estruendo habilidoso, por la prensa, en las que pudiera extraviarse la opinión.

Si alguien tiene interès en que no se crea lo que hemos dicho, y sobre todo, lo que vamos á decir, á ese alguien le advertimos desde ahora, que la verdad en este caso tiene su domicilio en el Cuerpo Legislatívo, y que por tanto, es por el camino que á él conduce que hay que ir á buscarla. Esto es cosa muy sabida desde el dia que acontecimientos no muy lejanos obligaron á estable-

---

Rocha», año 1884;—mi opúsculo sobre «la Vialidad en la República O. del Uruguay» año 1884 y los tomos 7, 8 y 9 de los Anales del Ateneo.

cer el procedimiento de investigación parlamentaria.

Estamos ocupándonos de un asunto público, ageno, para nosotros, á todo interés personal, y por la naturaleza misma de las cosas, solo allí corresponde que se haga la luz,—si es que puede hacerse más,—porque allí es donde está la mayor parte de la prueba y donde se encuentran los medios de aclarar toda afirmación hecha sobre las cosas y las personas.

Y la luz se hará plena, porque el decoro legislativo lo pide y lo exige; no precisamente por lo que hasta aquí hemos dicho, puesto que por más criticables que resulten las acciones de personas que tramitan asuntos en sus salas, eso en nada afecta el buen nombre del alto Cuerpo, mientras que esas acciones sean agenas á los miembros de su propia composición personal;—sinó por lo que vamos á relatar—y en lo que probablemente ya no ocurre lo mismo

Se trata de un negocio, que, en síntesis, no es otra cosa que una lucha trabada sigilosamente, en las sombras, entre la sencillez desprevenida y la astucia provecta y codiciosa aunque ribeteada de atolondramientos.

Se trata de un caso digno de atento análisis, por lo que importa á nuestra vida administrativa, y del cual debe deducirse una saludable lección para modelar hábitos de dignidad pública y para salvaguardar importantes intereses generales.

Pero... entremos resueltamente en materia

Como ya lo hemos expuesto y demostrado, la iniciativa de unir el lago Merin con el Océano, sobre el litoral de Rocha, responde á una vieja idea que viene repitiéndose desde hace medio siglo por diversos proyectistas.

Entre los varios antecedentes legislativos que hemos consignado en esta Nota para probarlo, se recordará, la concesión concedida en 1870 á Don Alberto Donzel para establecer una via-férrea que ligára el puerto Santa Teresa (Coronilla) con el Merin, y la fundación de dos pueblos, uno en cada cabecera de la línea; (1) y se recordara también la solicitud de Don Luis Deal presentada en 1882 pidiendo la concesión para formar un puerto en la Coronilla y la construcción de un ferro-carril entre el citado puerto y el rio San Luis, con la fundación de dos pueblos, uno en cada extremo de la línea (2).

Igualmente conviene recordar que por la ley promulgada el 27 de Agosto de 1884 relativa al trazado general de nuestros ferrocarriles, se designó una línea en el artículo 1.º que dice así: «5.ª *Ferro Garril U. del Este*, de Montevideo á la laguna Merin, pasando por Pando, Maldonado, Rocha, etc.».... Cuyo trazado fué concedido á la Empresa que lleva el mismo nombre de la línea, es decir del Ferro-Carril U. del Este,

---

(1) Véanse las págs. 73 á 83 de esta Nota, y el Diario del H. Senado T. XII págs. 64 y 322.

(2 Véanse las págs. 116 á 125 de esta Nota y el T. LXXXIV págs. 55 á 81 del diario de Sesiones de la H. Cámara de Representantes.

y cuyo trazado definitivo, aprobado oficialmente, pasa á poco más de un kilómetro del puerto Coronilla, y por el rio San Luis, próximo á su desagüe en el Merin; *por el ùnico camino que puede pasar un ferro-carril*, puesto que, por la naturaleza física de aquellos territorios solo hay una faja angosta de tierra firme para la construcción de la línea. Si veinte ingenieros fueran á estudiar el trazado, los veinte presentarían el mismo itinerario; forzosamente el mismo.

Es decir, pues, que en el año 1888 ya no había idea nueva para proyectar la union del lago con el Océano, y que la única línea ferréa que entre San Luis y Coronilla puede trazarse, estaba estudiada y concedida, y sigue estándolo, á la Empresa del F. C U. del Este.

—

Consignados estos antecedentes que ya se verá cuánta importancia tienen para destruir las groseras mistificaciones que se van á conocer en seguida, recordaremos ahora que el día 1.° de Junio de 1888 el Señor Bernardo Caymari, se presentó al Poder Ejecutivo (1) solicitando concesión para construir una línea ferrea desde el rio San Luis, próximo al lago Merin, hasta un pun-

(1) **Véase la pág. 144 de esta Nota y la Propuesta original del postulante que se encuentra en las Carpetas de la Comisión de Fomento de la H. Cámara de Representantes.**

to en la costa del Océano (punto que de ninguna manera determinó) diciendo solamente, al respecto, que era «entre Castillos y el Chuy» ó sea en una extensión de 75 kilometros de costa. Solicitaba tambien el derecho de construir dos puertos, uno en cada cabecera de la línea y fundar dos grandes ciudades, como Ismalia y Port Said, (textual) con nombres de héroes de la epopeya americana, (tambien textual) para cuya fundación pedía *seis leguas de tierra!!!!* .. Y por último solicitaba tambien la facultad de tirar RAMALES!!! HASTA CUÑAPIRÚ!!! MELO!!! y TREINTA Y TRES!!!

Ahora bien: suprímanse los *ramales* y se tendrá:

Que el Señor Caymari pedía en 1888 lo que habían pedido, Donzel en 1870 y Deal en 1882, así como (y esto es lo más curioso) lo que ya estaba concedido á la Empresa del F. C. U del Este. (1).

Lo único que diferencia á Caymari de Donzel y de Deal, es que estos solicitaron el puerto Coronilla Y CAYMARI NI SIQUIERA LO NOMBRÓ, REVELANDO NO TENER NOCIÓN ALGUNA DE SU EXISTENCIA.

Se diferencia tambien, en que Deal y Donzel fueron más modestos y solo propusieron fundar *pueblos* en los extremos de la línea, en tanto que Caymari proponia fundar

(1) Véase el plano oficial del trazado general de nuestros ferro-carriles publicado por el Ministerio de Fomento y el plano definitivo de los estudios del F. C. U. del Este y de una sección entre Rocha y Cebollatí existente en el archivo del Departamento Nacional de Ingenieros.

grandes ciudades para las cuales pidió seis leguas de tierra'!!....

Pero en lo que se diferencia este proyecto de Caymari de todos los habidos antes que el suyo *es en los ramales hasta Cuñapirú!!! Melo!! y Treinta y Tres!* (Entre parentesis: consúltese el plano de nuestros Ferro Carriles y se verá tambien que entre Melo y Treinta y Tres existía ya proyectada y concedida la vía á la empresa del F. C. del N. E. lo que sin duda le quitó ya la novedad á una parte de esos ramales).

—

Bien pues: *Caymari ni propuso idea nueva, ni pidió el puerto Coronilla, ni podia pedir la línea entre San Luis y el mar porque ya estaba concedida*

¿Habrá quien se anime á probar lo contrario?

....

Los antecedentes que acabamos de consignar influyeron sin duda en el ánimo del Señor Caymari, para no dar andamiento á su solicitud, abandonándola deliberadamente, desde el momento en que la presentó, segun consta de su propia declaración que puede leerse en la página 255 del tomo 69 del Diario de Sesiones del H. Senado.

—

Ocho años despues, el Señor Eduardo Cooper, como lo hemos visto en esta Nota

(página 169) se presentó á los Poderes Públicos *solicitando concesión para construir un puerto* EN LA CORONILLA, *cuyo principal objeto era el embarque de ganado en pié para ser exportado al Brasil,* sin solicitar garantía alguna del Estado, reservándose solamente el uso de las obras que construyera con su propio peculio, por un número de años, y el derecho de expropiar una pequeña área de terreno para los ganados etc.

Muy bien: despues de esto, preguntamos: ¿Quien es el hombre honrado capaz de afirmar que entre esta solicitud y la del señor Caymari hay un solo punto de contacto?.

¿Qué tiene que ver este puerto *en la Coronilla para embarcadero de ganado en pié con la solicitud de Caymarí,* QUE NI HABLÓ DE LA CORONILLA NI DE EMBARCADERO DE GANADO?........

Y hago esta pregunta, así, lapidaria, porque cuando esta concesión Cooper, se tramitaba en el H. Senado y llevaba un curso favorable á su sanción, un buen dia, se presentó una solicitud firmada por el Señor Firmino da Silva Santos,—bajo la direc ción del Doctor Angel Floro Costa,—quien llamándose cesionario de Caymari, pero sin justificar legalmente su personería (1) de cesionario, como está prescripto, le deducia terceria al Sr. Cooper *por prelación de*

(1) Por resolución legislativa de 11 de Marzo de 1881 no se dará curso á solicitud alguna que se presente á nombre de terceras personas sin que el interesado justifique legalmente su personería.

derecho y pretendiendo, que, éste, debía tranzar con él, y que el Senado debía llamarlos á tranzar, es decir: que tendría de darle una participación en su negocio, ¡?¡?' *porque le habíamutilado y plagiado su pensamiento* ¡?.?! cuando ya hemos visto y demostrado, que, no solo no hay tal mutilación, ni tal plagio, sino que el plagiario resulta Caymari, y mucho más, su sucesor, haciéndole decir lo que no dijo;—y tampoco hay tal derecho de prelacion, porque si se refiere al puerto, Caymari jamás habló del puerto Coronilla; y si se refiere á la línea ferréa, Cooper no la pidió; y además ella estaba ya concedida á la Empresa del F. C. U. del Este,—pero, suponiendo, hipotéticamente, que no fuera así, y que Cooper la hubiera solicitado, y que no estuviera concedida, ni aun en este caso podria el Sr. Silva Santos invocar el derecho de prelación, porque el Reglamento de 3 de Setiembre de 1888 en su artículo 2.° establece clara y terminantemente que: « *la prioridad en la presentación de una pro » puesta, no dá derecho alguno al proponen » te, reservándose el Poder Ejecutivo la fa » cultad de aceptar aquella que á su juicio » ofresca mayores garantias de eficacia, te » niéndose asi mismo en consideración las » ventagas sérias y positivas que ellas ofres » can* ».

Sin duda apercibido por estas razones, el Senado, y *viendo claro el caso*, y á pesar de la buena voluntad que en dos ó tres de sus miembros—quizas sorprendidos ó engañados,—encontró al principio la rara solicitud, cambió de criterio y *la faena* en que se ha-

bia enpeñado el Sr. Firmino Santos se le tornó difícil y poco propicia á sus preten siones.

Cooper entre tanto conservó íntegra su flema británica ante la tercería, y haciendo ho. nor al parlamento uruguayo se confió silen. cioso á su honradez, persuadido de que, por allí, sus intereses estaban bien garantidos y que no correrían riesgo alguno.

Entonces, los cesionarios de Caymari (la Empresa de capitalistas?.) cambiaron de táctita, é iniciáron jestiones privadas, y por intermedio del Señor Trajano Regalia hicie. ron ver al Sr. Cooper para proponerle personalmenre *un arreglo*; el Sr. Cooper no defirió á entenderse con sus *adversaríos*, pero en su lugar, concurrió su sócio, el ingeniero Hansen á dos ó tres entrevistas, donde trataron de persuadirlo de la necesidad *de tranzar* para que éste á su vez convenciera al Sr. Cooper de las ventajas de esa transación, so pena, si no se aceptara, « *de » presentar escritos y hacer rechazar su pro- » yecto sino llegasen á un arreglo tendente » á trabajar en favor del proyecto Cayma- » ri»;* —y por último y como consecuencia de estos parlamentos verbales se le propuso á Cooper, por escrito, segun copia autenticada de la comunicación que tengo á la vis. ta, de fecha 16 de Junio de 1896 «*una for- » ma excojitada para armonizar los intereses » de éste con los de la Empresa» del señor Firmino* cuya forma la constituia unas bases que tambien tengo á la vista, bases que el Señor Firmino Santos presentaría al Senado, (las cuales, en lo sustancial, no eran

otra cosa que las de la abandonada propuesta Caymari, *sin el puerto en un punto de la costa del Atlántico)*, A CONDICION, *de que el señor Cooper se comprometiese á tomar à su cargo los estudios de la línea y demás prestaciones consignadas en las bases, y que aceptase la transferencia que le hacía el señor Firmino Santos «de todos sus derechos de concesionario»* ¡. MEDIANTE UNA PARTICIPACIÓN DE UN CINCUENTA POR CIENTO QUE LE CORRESPONDERÍA EN EL MONTO DE LA NEGOCIACION QUE SE HICIERA DE LA CONCESIÓN DE LA LINEA!!! . . .

Como se vé. los concesionarios de Caynari, sin que honradamente pudieran invocar un solo pretexto razonable ó lógico que justificara su empeño en vincularse à los intereses del señor Cooper,—desde que éste no solicitaba ferro-carriles, ni Caymari había solicitado el puerto Coronilla,—pretendían, de todos modos, que se les diera una participación en la empresa Cooper, y, para eso, trataban de negociarle un pescado que aún no habían sacado del agua, pescado que Cooper se lo tendría que pescar con su anzuelo, llevarlo al mercado, venderlo y darle despues la mitad de su producto al señor Firmino Santos y á sus sócios en la empresa. Pero todo esto sería suponiendo que existiera tal pescado y que fuera posible pescarlo.

Porque lo mas curioso de este caso, es, que la pesquera pretendida por la Empresa representada por el señor Silva Santos YA TENIA DUEÑO LEGAL, *desde que ella formaba parte de la concesión, otorgada por la ley á*

la Empresa del Ferro-carril U. del Este, la cual Empresa la había seccionado en cuatro partes:—la primera de 113 kilómetros 468 metros entre Olmos y Maldonado;—la segunda de 87 kilómetros entre Maldonado y Rocha;—la tercera de 131 kilómetros entre Rocha y el Chuy, *recorriendo toda la angostura ó istmo, pasando á poco más de un kilómetro del puerto Coronilla*; y la cuarta, de 70 kilómetros 431 metros, entre el Chuy y la laguna Merin *pasando por San Luis cerca de su barra en el lago.* (1)

La concesión ya otorgada tenía además garantía del Estado para el capital que se invierta en ella, á razón de 5000 L por kilómetro, y *esa concesion no habia caducado, lo que, ni aún sucediendo, le permitiría al señor Firmino, ni á nadie, obtenerla como pretendía, puesto que la licitación prevista y preceptuada por la ley, es quien determinaría el futuro poseedor.* Y si no, vèase lo que al respecto dice el artículo 29 de la ley de 27 de Agosto de 1884 al ordenar que: «declarada definitivamente la caducidad de la « línea, el Poder Ejecutivo hará practicar « la tasación de las obras ejecutadas, y de « los materiales de construcción y explotación existentes, y *verificada la tasacion* « SE SACARÁ Á LICITACIÓN LA LÍNEA *por el « término de un año, sobre la base de las « dos terceras partes*; y si no hubiere postor

(1) Vèase e' plano oficial aprobado existente en el archivo del Departamento Nacional de Ingenieros, sección de Ferro-Carriles.

« *dentro de ese plazo, se sacará á nueva su-*
« *basta por el tèrmino de seis meses, bajo el*
« *tipo de la mitad de la tasación; y si aùn*
« *no se rematase, se ununciarà la última li-*
« *citación por el mismo término y por el pre-*
« *cio qne se obtenga* ».

De modo que el dia que se decrete oficialmente la caducidad de la concesión del F. C. U. del Este habrà que hacer todo eso.

Y puede imaginarse, el aprieto en que se vería Cooper para llegar á ser concesionario de la vía pretendida por la comandita sucesora de Caymari, desde que ella forma parte de la 3'a y 4'a sección de la línea del F. C. U. del Este que tiene ya mas de 50 kilómetros de vía construidos: y cuando, además de esto, el artículo 30 de la misma ley citada establece que: « verificada la adjudi-
» cación al nuevo concesionario, *oblará en*
» *uno de los bancos que designe el Poder*
» *Ejecutivo, en calidad de depósito,* EL IM-
» PORTE DEL REMATE, *que se entregará al*
» *Concesionario cuyos derechos hayan cadu-*
» *cado, ó á quien lo represente, deduciendo*
» *los gastos que se originen* ».

Y no se diga que aquí no habría que expropiar la línea del F. C. U. del Este, *si caducàra,* porque eso solo podría decirlo quien no conozca la topografía del territorio entre la Coronilla y San Luis, ó quien tenga mucho corage para negar la verdad, *por que allí la naturaleza es tan escepcional, que no permite más que un solo trazado logicamente, puesto que se trata de una angostura ó istmo, como le llaman algunos, formada*

por la faja de arenas de la costa y los esteros y bañados, que le son paralelos; angostura de tierra firme que á lo sumo permitiría que se trazaran dos líneas férreas, pero, á condición, de que en gran parte del camino,— en la mayor parte,—no se separaran más de trescientos á cuatrocientos metros una de otra; Y MUCHO MENOS OTRAS VECES.

Y esto ya se encargaría de demostrarlo la misma Empresa del F. C. U. del Este si viera en peligro el trozo de más porvenir de su concesión.

Expléndido negocio, pues, haria el señor Cooper, que aunque se encontrára con esta barrera puesta por la ley de 1884 y nada tuviera que repartir con el señor Firmino, se obligaba, no obstante, á correr con todos los gastos de la tramitación ó de la pesca,— hasta llegar á producir esta evidencia legal.

¿ Pero aceptó, sin embargo la *ventajosa* proposición ?

Segun tengo entendido fué muy hábil el señor Cooper, y se limitó á contestar una especie de aceptacion en la que decía que: » desde el principio había considerado que » la construcción de ferro-carriles y cami- » nos al puerto «Coronilla» era un requisito » indespensable para el porvenir de la Em- » presa, y que si no había solicitado el de- » recho de construirlos era porque estaba » persuadido de que una vez asegurada la » construcción de éste no faltaría quien los » hiciese. » (ya lo creo, la Empresa del » F. C. U. del Este á quien estaban ya „ concedidos.)

Agregando: « que al mismo tiempo temía » que no fuese bien mirado si hubiese pre» tendido de golpe abarcar tambien conce» siones para vías férreas, que pudiesen lle» gar al puerto; y que se felicitaba, pues, » de que la propuesta del señor Firmino » Santos hubiese venido á satisfacer la ne» cesidad indicada, la que tambien habia » sido indicada por el Senado y que se sus» cribía muy seguro y atento servidor».

Convengamos en que no se podría ser más habil para no comprometerse.

Si el señor Cooper hubiese sido latino, no habría contestado así, sino que le habría dicho al señor Regalia intermediario de la Banda de sucesores de Caymari: «Tenga Vd. la bondad de decir al señor Firmino Santos y á su compañero y director jurídico, y á cualquier otro interesado más,—si lo hubiere,—que si quieren obtener una concesion de ferro-carril desde San Luis hasta Coronilla, que la gestionen ante quien corresponda, ó que se entiendan directamente con la Empresa del F. C. U. del Este que es la propietaria de esa concesión, y con la cual tiene mi puerto Coronilla, todo cuanto necesita.»

Pero el viejo hombre de negocios, avezado al tramite de estas concesiones ferro-viarias, conocía la ley de la materia algo mejor que el abogado de la Empresa del señor Firmino, y, desde luego, vió, que la línea que la querían endosar ya estaba concedida, y que por eso resultaba «*tartagal*» y que á nada le obligaría, como no fuera á los gastos para llegar á demostrar ese convencimiento,

si á eso se comprometiese, que ignoro si se comprometió, puesto que de la transcripción que acaba de hacer de la contestación que dió al señor Firmino con fecha 18 de Junio y cuya copia autenticada obra en mi poder, no se desprende ningun compromiso expreso á tal respecto, desde que como ya lo he demostrado, lo que se pretendía, estaba ya concedido á otra Empresa.

Sin duda Cooper buscaba con su pasividad que se le dejára en paz para terminar la gestión de su proyecto de puerto Coronilla.

Pero, sea como fuese, lo cierto es que á los pocos dias de haber, el señor Firmino Santos deducido su tercería ante el Senado pidiendo que se le aviniera con Cooper se volvió á presentar con una nueva exposición en la que decía que: «*mediante la intervencion de amigos comunes, la Empresa que representaba y la del señor Cooper habían llegado á una solución amistosa para los intereses de ambas*, y que, convencidas de la necesidad de ligar el puerto Coronilla con una línea férrea hasta la laguna Merin (1) que extienda SUS RAMALES *á Melo* y *á Treinta y Tres* (2) á fin de llevar la vida y el movimiento á los departamentos del Nordeste de la República» etc. etc. (Aquí vuelve el abogado de la Empresa á desplegar el

---

(1) Ya hemos visto que esto estaba concedido al F. C. U. del Este.

(2) Tambien hemos visto que entre estos dos puntos estaba y está concedida la línea al F. C. del N. E.

conocido velámen literario, pero, como se vé, olvidando el sensacional ramal á Cuñapirú!! que es el único detalle *original y característico* de la primitiva concepción, ferro-carrilera, portuaria, pueblera y etc. etc. que nadie podrá ni se animará á disputarle jamás, y que será siempre suya)!...

Y agregaba, que: «Con tal motivo *habian concertado las bases que acompañaba como convenidas*»—Y concluía diciendo, *(el señor Firmino solamente)* que: «por haber desaparecido todo motivo de oposición entre ambas empresas»—(Cooper nada había dicho al respecto)—«y siendo indiscutible la conveniencia que hay para *el país*, en el otorgamiento *simultáneo* de ambas concesiones, se le otorgase la que solicita» (1)

El Senado resolvió pasar este escrito «á sus antecedentes».

Entre tanto, el proyecto Cooper continuó discutiéndose para hacernos saber por boca de los oradores, que Caymari, no obstante estar en Montevideo habia declarado que ignoraba que nadie se hubiese presentado gestionando el antiguo proyecto que él había abandonado desde el dia que lo dejó en el Ministerio;—(2) para hacernos saber tam-

---

(1) Véase el escrito de Firmino Santos existente en la Secretaría de la Cámara de Representantes.

(2) Véase la paj. 199 de esta Nota y la 255 del T. 69 del Diario de Sesiones del H. Senado.

bien que el proyecto Caymari jamás habia hecho mención al puerto Coronilla; (1) y para que la terceria deducida por el señor Firmino Santos bajo la dirección del doctor Angel Floro Costa *fuese clasificada de pistola puesta al pecho de la Empiresa Cooper.* (2)

Y despues de estas y otras frases no menos aclaratorias y sujestivas, el proyecto Cooper fué sancionado y remitido a la H. Cámara de Representantes.

El reclamo del señor Firmino Santos quedaba, pues, solitario en las carpetas del Senado, pero él no se arredró por eso, y como hombre perseverante se presentó en Julio del mismo año diciendo que: « *su importante asunto* estaba aun pendiente de despacho, con menos suerte que el del señor Cooper, *el que no obstante ser un desmembramiento del de el exponente* « (vuelven á desmembrarse las empresas cuando ya parecian machimbradas de firme) » ya andaba buscando sanción por la Cámara de diputados, y que, asi, solo, *sin los ferrocarriles proyectados por su empresa* no daría los resultados que se desean de ese puerto para el país »...etc. (aqui nuevo despliegue al viento de la lona literaria *para probar la conveniencia de la refundición de las dos empresas*).

---

(1) Véase la páj. 196 de esta Nota y el T 69 del Diario de Sesiones del Senado.

(2) Véase la paj. 200 de esta Nota y el T 69 del Diario de Sesiones del Senado.

Por fin, el Senado que hasta allí se le mostraba esquivo á la Empresa del señor Firmino le permitió que sus petitorios fuesen á juntarse con su adorado tormento á las Carpetas de la H. Cámara de diputados, y con fecha 4 de Junio de 1897 resolvió que: «pase á la H. Cámara de Representantes» y asi llegó, seis dias despues, un tanto fatigado y triste, al seno de la Comisión de Fomento, que estaba compuesta por los siguientes ciudadanos: Doctores Francisco Soca, Evaristo G. Ciganda, Miguel Perea, Julio Muró, y los señores Sebastian Martorell Andrés Llovet y Cárlos Albin. (1)

Considerado que fué por éllos, la Comisión aconsejó á la Cámara en su sesion del dia 14 de Julio, el envio de una Minuta al Poder Ejecutivo para que èste pasara la solicitud del señor Silva Santos á informe del Departamento Nacional de Ingenieros para ilustrar'a al respecto.

Se votó lo aconsejado por la Comisión,—el Poder Ejecutivo recibió el espediente;—lopaso al Ministerio de Fomento,—y èste lo remitió á la Oficina técnica, la que, una vez estudiado el asunto se expidió con fecha 14 de Septiembre en un extenso informe del que me ocuparé dentro de un momento.

El 11 de Octubre y no obstante hallarse la Asamblea en sus sesiones extraordinarias el P. E. defiriendo al pedido del interesado, devolvió el expediente á la H. Cámara in-

---

(1) Vèase el Diario de Sesiones de la H. C. de RR. T 152 páj. 14.

cluyéndolo en el número de los asuntos que debian ser tomados en consideración, y desde luego reingresó á la Carpeta de la Comisión de Fomento, pasando á estudio é informe de uno de sus miembros.

Deseo ser muy minucioso porque quiero evidenciar bien claramente y sin que se me pueda rectificar,—todo el espeso y burdo tejido de mistificaciones que los sucesores de Caymari han acumulado sobre este matute para envolver con ellas á los que se han visto en el caso obligado de entender en sus trámites y para propiciarse su voluntad dándoles extraviados informes.

Eso tiene, necesariamente, que haber sucedido con el distinguido miembro informante, que, segun se me ha dicho, fué, un insigne orador, quien despues de su brillante participación en el debate que sostuvo como defensor del proyecto Cooper, que acababa de ser definitivamente sancionado el 15 de Julio del mismo año, fué visto para que despachase la solicitud de los sucesores de Caymari, y accediendo á ello, luego de estudiado el asunto, proyectó un informe cuyo borrador existe en la Carpeta de la Comisión de Fomento sin haber sido considerado todavia (1) y en el cual se aconseja la favorable sanción de la extraordinaria solicitud.

---

(1) El Informe aludido no tiene firma alguna al pié, y tambien se dice que no pertenece al distinguido orador á quien me refiero, razon por la cual no consigno su nombre.

El referido miembro informante, talento excepcional, pero inapropiado para desenvolverse en el despacho de la Comisión de Fomento, que requiere una preparación especial, casi técnica, y que además de eso era jóven y nuevo en la vida parlamentaria, ignoraba el verdadero trazado oficial de nuestra red general de ferro carriles, y tambien ignoraba todos los antecedentes que yo he acumulado en esta Nota, y sin duda alguna se le pasó desapercibido el luminoso Informe del Departamento Nacional de Ingenieros que acababa de entrar á la Carpeta de Fomento enviado por el P. E. con fecha 11 de Octubre de 1897, pues, de otro modo, habría visto que aquella Corporación tècnica le advertía á la Cámara que el expediente del señor Silva Santos carecía en absoluto de base técnica, pues al respecto, solo ofrecía un trozo del mapa de la República con la indicación sumaria del ferro-carril proyectado, y manifestaba: «*Que* » *en el plano de la red general de los ferro-* » *carriles publicada por el Ministerio de Fo-* » *mento*, SE HALLA INDICADA POR LA MISMA » DIRECCION Y ZONA SOLICITADA POR EL SR. » SILVA SANTOS, OTRA LINEA DENOMINADA » F. C. U. DEL ESTE, YA CONCEDIDA, ES- » TUDIADA Y APROBADA POR EL SUPERIOR » GOBIERNO EN TODAS SUS SECCIONES. *Que* » *esto tambien resulta del expediente y pla-* » *nos originales existentes en el Departa-* » *mento Nacional de Ingenieros*. Que esta » línea fué abierta al servicio público el 25 » de Mayo de 1898 desde su punto de » arranque (Olmos) hasta la Estación «La

» Sierra» en una extensión de 50 k 418 m.
» que constituyen parte de su primera sec-
» ción, que llega hasta Maldonado (k 113
» 463 m.);—Que la segunda sección está
» comprendida entre Maldonado y Rocha
» (k 200—463 m);—la tercera, entre este
» punto y el Chuy (k 331—463 m);—y la
» cuarta y última entre el Chuy y el puerto
» Cebollatí (k 401—900); QUE LA LÍNEA,
» PUES, PROYECTADA POR EL SR. SILVA
» SANTOS ESTARIA INCLUIDA EN LA TERCERA
» Y CUARTA SECCIONES MENCIONADAS, Y POR
» TANTO FORMARÍA PARTE DEL TRAZADO GE-
» NERAL.» (1)

La ignorancia de todas estas circunstancias, explican cómo el probo é ilustrado compatriota á quien se le atribuye el borrador del Informe, pudo llegar, á aconsejar en él que se otorgase la línea férrea solicitada por los sucesores de Caymari, que la pretendian, ya deduciéndole con ella una tercería portuaria á Cooper, ya apareciendo aliados con Cooper, ya otra vez contra Cooper, asociados y desmembrados de la Empresa de aquel otro proyectista, su rival unas veces, su compañero otras, *segun las aseveraciones del concesionario señor Silva Santos*.

Y solo asi se explica que el Informe no tenga al pié, la única, la necesaria, la obligada resolucion que le corresponde. Esto

---

1) Véase el informe transcripto existente en la Carpeta de la Comisión de Fomento de la H. Cámara de Representantes.

es: «NO HA LUGAR Y ARCHIVESE» fundando este trámite en todo lo que hemos evidenciado, es decir: en que Caymari no solicitó jamás el Puerto Coronilla y que por tanto jamás han podido sus llamados cesionarios relacionarlo con el proyecto Cooper dentro del terreno de la buena fé;—y que en cuanto á la concesión del ferrocarril que solicita y con la cual se ha estado haciendo el juego de tercerías y transacciones que hemos puesto de manifiesto, tampoco pueden pretenderla, desde que se trata de parte de la 3a y 4a secciones de la concesión, desde mucho antes concedida á la Empresa del F. C. U. del Este.

Figúrese quien lea estas líneas, cual sería el conflicto de intereses que hubiera sobrevenido entre los postulantes y la citada Empresa, si la Cámara hubiese sancionado lo que aconseja el Informe. Entónces, sí, que los sucesores de Caymari habrian encontrado el tablero en condiciones para dar un jaque triple de Rey, Reina y Torre, es decir: á Cooper, á la Empresa del F. C. U. del Este, y hasta el Estado que habría tenido que intervenir en el enredo.

Si ahora con la Empresa Cooper solamente. que nada tiene que ver con la solicitud del señor Silva Santos, se le deduce tercería, se le exigen transacciones, y se le amenaza, ya puede inferirse lo que sería entónces, en que á la sombra de una imprevisión legislativa se habrian concedido medios para producir un verdadero conflicto de intereses con una concesión superpuesta á otra concesión

Este caso es mas grave de lo que parece á *prima facie*, no solo por el conflicto jurídico que habria de generar, sino por especiales circunstancias que despues expondré cuando en estas páginas le llegue el turno á la citada Empresa del F. C. U. del Este que pide tambien una especial preferencia.

Por todo esto, y además porque la solicitud Caymari hoy Silva Santos y Costa (1) todavia alienta ansias de vida en la Carpeta de la Comisión de Fomento, prèparándose, como se verá, á nuevas batallas, es que nos tomamos tanto cuidado en estudiarla, y porque sabemos los intereses que aun puede contrariar y comprometer dado lo que falta por decir.

—

Causa sin embargo extrañeza, que, no obstante la *buena sombra* con que tramitó la solicitud en la Cámara en el año 1897, despues de eso, no se haya dado un solo paso, aparente al menos, en el sentido de activar el procedimiento parlamentario.

¿Será que acaso no se ha presentado durante ese tiempo ningún nuevo postulante á quien deducirle una nueva tercería?—¿ó que se le deja dormir quietamente esperando que transcurra el tiempo necesario para deducir despues, en hora determinada una doble

---

(1) Como se verá en seguida, en la actualidad ya no es Silva Santos, Costa, sino Costa é hijo.

acción, *de prelación de ideas* y de derechos conjuntamente con la de caducidad de algunas de las concesiones, portuaria ó ferro carrilera de que nos hemos ocupado?

Pero si de eso se trata, ya es tarde, porque la luz hecha por nosotros, ha evidenciado la verdad y el organismo de este asunto, y ni la concesión del Puerto Coronilla, (si caducase para la Empresa Coo per) ha de pasar á otras manos que no sean las del Estado, para construir esa obra nacional con los elementos con que va contamos,--ni la de los ferro-carriles han de entregarse, asi no más, para que se le ande negociando en beneficio de un par de señores asociados á dos tres más, buscados en oportunidad.

Seis años van transcurriendo, sin embargo, y la vieja solícitud del señor Caymari y Costa, no ha dado señales de actividad aparente, aunque las ha dado, fuera del Cuerpo Legislativo.

En Marzo de 1901 Don Fermino da Silva Santos, el concesionario de Caymari—que nunca justificó su calidad de tal, ni la de representante de la sociedad que invocaba,—transfirió la personeria y los derechos que usaba en el asunto, al señor Anjel Costa, (1) hijo del Dr. Angel Floro Costa, de manera, que, actualmente, el negocio ha quedado sumamente simplificado, pues eliminado Caymari, por su propia voluntad desde

(1 He tenido ocasion de ver la prueba escrita de esta afirmacion.

el primer momento de la iniciativa, y eliminado tambien el señor Silva Santos, todo el personal social con nombre propio, queda reducido á los señores Angel Floro Costa y su hijo Angel Costa.

....

Lo que voy á relatar á continuación es lo que yo considero verdaderamente grave, y es el punto á que me referia en una de las páginas anteriores al decir, que, si alguien tiene interes en que no se creea lo que aqui estamos exponiendo, á ese alguien le advertimos desde ahora, que la verdad en este caso tiene su domicilio en el Cuerpo Legislativo, y que, por tanto, es por el camino que á él conduce, y unicamente por ese camino, que hay que ir á buscarla; y que esto es cosa sabida desde el dia en que acontecimientos no muy lejanos, obligaron á establecer el procedimiento de la investigación parlamentaria poniendo en práctica las prescripciones del artículo 52 de la constitución de la República.

Y bien: dicho esto prosigamos:

Estando el negocio en las condiciones que hemos expuesto, es decir, en manos de los señores Costa, padre é hijo, sobrevino la incorporación del primero, á la Camara de Representantes en Febrero del 1902 como diputado electo por el Departamento del Salto, en las elecciones efectuadas en Noviembre del 1901.

A los pocos meses de su permanencia en el recinto legislativo, tuve ocasión de saber, de una manera casual y curiosa, que algo grave ocurría entre el señor Costa pa-

dre y sus viejos amigos, ó rivales en el asunto Puerto Coronilla, y en la primera oportunidad que encontré al señor ingeniero Vald Hansen le interpreté sin rodeos, sobre lo que ocurria entre ellos y el doctor Angel Floro Costa,—y lo que me refirió, fué tan grave, que le pregunte si se animaría á referírmelo por escrito, y como me contestára que no tenía ningun inconveniente en ello, sino que, por el contrario, tenía interes en que se hiciera la luz sobre el caso, yo le dirijí una carta reproduciendole la pregunta que acababa de hacerle verbalmente, y él en la extensa contestación que me dió, entre otras cosas, me refirió lo siguiente:

« El doctor Angel Floro Costa vió, en » el mes de Julio (SIENDO YA DIPUTADO) (1) » al señor E. B. Cooper quien representa al » concesionario don Eduardo Cooper, y le » habló de la necesidad de que se arreglase » con él en el asunto Coronilla.

» Como el señor Cooper le contestára » que no estaba al corriente de los detalles » de ese negocio, que era asunto particular » de su padre y mio, quedó arreglado que » el doctor Costa se entenderia conmigo, y » Cooper se comprometió á pedirme que » fuese á hablar con Costa.

» Le ví y me dijo : « Qué visto que la » concesión Cooper habia caducado, habia » resuelto tomar el asunto para sí y activar» le conjuntamente con su proyecto de Fe» rrocarril á San Luis. » — Cuando le dije

(1) El entreparéntesis es mio

» que la concesión no habia caducado
» agregó: «que asi mismo era evidente que
» Cooper no haria nada, y que él,—que ha-
» bia sido el iniciador,—no estaba dispuesto
» á sufrir perjuicios por consideraciones inú-
» tiles hacia Cooper. Como hombre de paz
» y generoso con todo el mundo, no dese-
« aba hacernos la guerra y prefería un arre-
» glo equitativo » — A eso contesté, que
» yo era tambien pacífico, pero que no com-
» prendía que arreglo podia proponer, si no
» contaba con capitales ó banqueros com-
» prometidos á llevar el proyecto á eje-
» cución.

» En este estado tuvo que suspenderse
» la entrevista, pidièndome el doctor Costa
» que volviera para continuar.

» Volví y el doctor Costa continuó ha-
» blando de arreglo. Volví á pedirle que
» precisara su proposición, repitiéndole que
» si no contaba con elementos positivos, no
» alcanzaba á comprender que arreglo po-
» día proponer.

« Declaró « que no contaba con nada,
» pero que puede que mañana etc., etc., Y
» QUE SI NO NOS ARREGLABAMOS CON ÉL NOS
» HARÍA LA GUERRA Y NOS REVENTARIA; HA-
» RIA ACTIVAR EL DESPACHO DEL ASUNTO EN
» EL DEPARTAMENTO DE INGENIEROS Y HA-
» RIA DECLARAR LA CADUCIDAD DE LA CON-
» CESIÓN ETC., ETC., PARA TODO LO CUAL
» CONTABA CON SU IMPORTANCIA COMO DIPU-
» TADO Y CONSIGUIENTE INFLUENCIA EN EL
» GOBIERNO. »

» No logró convencerme de la realidad
» de esa importancia, é insistí en que para

» llegar á *algo práctico*, era necesario que
» de una vez formulara sus propósitos. No
» hizo sino repetir "*que sino aceptábamos*
« *nos reventaría*" En este estado tuvo que
» suspenderse la entrevista.

» En la tercera y última conferencia pude
» conseguir que el doctor Costa desenfun-
» dara su pensamiento. Manifestó: QUE SI
» POR VIA DE DAÑOS Y PERJUICIOS, EL SEÑOR
» COOPER LE CEDIA EL CINCUENTA POR
» CIENTO EN SU CONCESIÓN, LE DEJARIA EN
» PAZ. »

» Como no tengo mayor fé en el crédito
» personal del doctor Costa ni en sus rela-
» ciones bancarias, y como estoy seguro de
» que si al señor Cooper, — que goza de
» alta reputación en Londres y está íntima-
» mente ligado con los banqueros dirigentes
» en Empresas rioplatenses — no le fuera
» posible reunir los capitales necesarios para
» la obra en cuestión, tardaría cuando me-
» nos muchos años en que lo consiguiera
» otro,—y en ningun caso el doctor Angel
» Floro Costa —rechazé de mi parte *su ge-*
» *nerosa proposición* prometiendo así mismo,
» someterla á la consideración del señor
» Cooper, actualmente en Londres.

» Después he sabido que el doctor Costa,
» llevando á ejecución su amenaza se metió
» en el Ministerio de Fomento y consiguió
» una nota al Departamento de Ingenieros,
» reclamando el pronto despacho del asunto
» Coronilla, y mas tarde un decreto en que
» se amenaza al señor Cooper con la cadu-
» cidad de la concesion.

» Esto es lo que ha hecho el doctor

» Costa; ignoro lo que piensa hacer en
» adelante. »

de Vd. affmo. S. S.

J. Vald Hansen.

—

Despues de lo que acabo de transcribir y referir, se comprenderá porque consideré que este caso es grave y típico;—caso, que yo. en mi calidad de diputado no quiero adelantarme á calificar legalmente, porque la Cámara á que pertenezco, si cree, que en algo se relaciona con su decoro, tratará de hacerlo después de una seria investigación, desde que ella tiene en su mano todos los medios necesarios para poner en claro la verdad.

Por mi parte debo agregar que la afirmación del ingeniero señor Vald Hansen en la parte relativa à la amenaza que le hizo el doctor Costa, de " activar el despacho del asunto hasta hacer declarar la caducidad de la concesión, para lo cual contaba con su importancia como diputado, " parece resultar absolutamente exacta y existen pruebas de las gestiones hechas por el doctor Costa ante el Ministerio de Fomento y ante el Departamento Nacional de Ingenieros, pruebas algunas, que en su atolondramiento característico, hasta las dejó escritas en sus ansiosos tragines.

El Ministerio y el Departamento de Ingenieros colaboraron inocente y patrióticamente en los planes del diputado por el Salto, y creyendo que á éste lo movía el anhelo de empujar la realizacion de una gran obra de utilidad, y suponiéndolo inspirado en un móvil impersonal,—no obstante encontrarnos en los meses que preceden à una crisis política tan honda como la que apareja la trasmisión del mando, que todo lo perturba entre nosotros, y que es la epoca mas inapropiada para abocar la solución de estos asuntos que dependen del crédito y requieren grandes capitales, — no obstante eso, asintieron con la mejor buena voluntad a la insinuación del funcionario interesado, que á la sombra de un puesto de honor y con el disfraz del interés público, perseguía tenazmente un negocio propio, evidentemente propio por sus mismas declaraciones, un negocio imposible de exponer y confesar sin rubores en sus detalles verdaderos.

Pero el personal del Ministerio y el personal del Departamento N. de Ingenieros ignoraban lo que ahora revela esta Nota, y, llevados por su parte de otro sentimiento bien distinto al del postulante, no demoraron en evidenciar su actividad, y abriendo el dormido espediente se produjo el informe aprobatorio, condicionalmente, de las obras del puerto Coronilla, el cual fué elevado al Ministerio;—éste lo pasó en vista al Fiscal, y evacuada que fué por dicho funcionario,—la superioridad dictó el siguiente decreto: «De conformidad etc. apruébanse con las »reservas que indica el primero, el proyecto

» que de acuerdo con la ley de 16 de Julio
» de 1897 ha presentado don E. Cooper
» para la ejecución de las Obras del Puerto
» Coronilla.
« *De acuerdo con lo establecido en el ar-*
» *tículo 16, el concesionario consignarà la*
» *garantia de 50,000 $ ordenada, dentro*
» *de los tres meses de la fecha,* SO PENA DE
» LA CADUCIDAD DE LA CONCESION. »
« Pase á la escribania de Gobierno y
» Hacienda para la notificación correspon-
» diente ». (1)

CUESTAS.

Varela.

—

¿ Qué buscaba con esta represalia el Dr. Costa,—con esta represalia, ejercitada como consecuencia de la negativa de los concesionarios del puerto Coronilla, de no darle una participación de cincuenta por ciento de sus ganancias en la citada concesiòn?

Realizar su sueño dorado: *Adquirir para si, y su hijo, como llamados cesionarios y directores de la Empresa Caymari, la concesiòn del puerto Coronilla (2) puerto que aquél jamás pidió à los Poderes Pùblicos en su petición de 1.° de Junio de 1888 ni enninguna otra forma.*

---

(1) Vèase el expediente existente en el Ministerio de Fomento.

(2) Despues de escrita ésta Nota, el mismo Dr. Costa, nos ofrece la prueba mas completá de lo que estamos afirmando. En el folleto de su conferencia dada en el Ateneo, á

¡Y tal es el uso inconfesable que de su banca de diputado habria hecho el Dr. Angel Floro Costa sino logra probar lo contrario de lo que afirma el señor ingeniero Val-Hansen, y si no logra probar tambien lo contrario de cuanto hemos demostrado en estas páginas, en las que dicho sea de paso, aun podriamos agregar mucho mas para reforzar nuestras afirmaciones.

Pero no alcanzará á realizar su inconfesable anhelo ! Hay demasiada honorabilidad en la Cámara en la cual se encuentra representando á sus electores por el departamento del Salto. Y además: si lograse hacer caducar la concesión de la Empresa Cooper, solo el Estado será el sucesor de la valiosa prenda oceánica. Si tal cosa llegase á suceder y el Estado recuperára el puerto Coronilla, que puede construir con recursos propios, con personal propio y con elementos propios, como lo demostraré en su momento, esa reconquista, de la joya portuaria, esa obra importantísima, será el fruto de mi esfuerzo perseverante en bien de los intereses nacionales, esfuerzo que es ageno á todo lucro y á todo beneficio material.

—

Ahora, hecho el sacrificio patriótico de llevar, por intermedio de esta Nota, al conocimiento del pais, todos los detalles de

---

la cual invito á medio Montevideo, para imponer é de un asunto de su absoluto interés personal, mistificando los hechos y llamándose primer postulante del Puerto Coronilla,—en ese folleto, en su página 82, al final, dice: «Aun » cuando la concesion de este puerto sin la red ferro-via-

este triste y vergonzoso choque de intereses privados, que debatiéndose en la sombra y en la luz tanto podrian perjudicar aun los más altos y sagrados intereses nacionales; salgamos de la ciénaga y subamos á respirar mejor ambiente, dedicándonos á proseguir esta Nota con el estudio de otras de las cuestiones económicas que inspiran el texto de sus ya largas páginas.

Pero antes de recapitular todo lo expuesto, en lo que se refiere al departamento de Rocha, consignemos, aunque sea de paso, que han existido tambien otros proyectos, como por ejemplo, uno tan inmenso como desatinado que no puede ni debe ser considerado en serio: me refiero á un proyecto ó

» ria se otorgó en 1897 á la razon social Cooper y Cia.» » ella no ha podido realizarse por esa causa y «al fin del » año talvez haya caducado, lo que permitirá á la » Empresa primitiva (Caymari) reivindicar su » prelacion»!!.... Ahi está claro, evidente, el fin que persigue el diputado por el Salto: hacerse dueño de la concesión del Puerto Coronilla para cuyo personal la Empresa que el y su hijo representan y dirijen y de adjudicarla á nadie mas se conoce.

(2) En la misma conferencia, el mismo doctor Costa se encarga de evidenciarlo: En la pág. 1 en el primer párrafo dice que «la concesión era para construir un puerto cerca de la Coronilla. Lo que no impide que á la sombra de ese sofisma, calculadamente puesto en la portada de su discurso, despues hable «del mismo puerto Coronilla y afirme que se trató de él.....» Para oir estas cosas invitó, el diputado por el Salto á lo mas granado de la sociedad montevideana!.....

proyectos del ingeniero militar Sr. Roberto Armenio, del que doy noticia detallada en el *Memorandum*, con el juicio crítico que me inspiró, no haciéndolo aquí, ni en extracto, porque no le concedo ninguna utilidad práctica, prefiriendo mas bien decir, que hay otro proyecto mas modesto, pero acaso mas posible, del Coronel Ignacio Bazzano, sobre colonización penal en la Fortaleza de Santa Teresa, utilizando para ello los terrenos adyacentes.—Hablaré tambien en el «Memorandum" de una fracasada Empresa de fabricación de alcoholes en Castillos, teniendo por base la fruta de los inmensos palmares, industria que ha de volver á renacer con éxito definitivo, cuando á ella se agregue la industria porcina que allí tendrá un desarrollo extraordinario. El Chicago del Rio de la Plata está en la jurisdicción de Castillos. De allí saldrán los mejores jamones de esta parte de América.

Por último, debo un recuerdo á la Empresa de desecación de los señores Andreoni y Lamolle, de la que tambien hablaré extensamente; y por fin, de un proyecto de mi respetable amigo el doctor don Juan Gil, que fuè presentado á la consideración de la H. Cámara de Représentantes en la última legislatura y cuyo plan consiste en convertir á Rocha en puerto, no diré de mar como impropiamente se le ha llamado, sino interior, con comunicación con el océano por medio del arroyo y la laguna de Rocha.

Este proyecto, cuya tendencia es nobilísima y patriótica en su idealidad, lo estudio tambien en el " Memorandum."

Aquí solo adelantaré, que lo considero impracticable por la siguiente razon: el nivel del suelo sobre el mar en la plaza principal de Rocha, frente á la Iglesia, es de 32 metros (cubeta del barómetro) (1) y este punto á su vez se eleva sobre las aguas medias del arroyo, junto al pueblo, al encontrar la calle que pasa por frente á la Iglesia, 15 metros *aproximadamente* (2)

Luego las aguas medias del arroyo de Rocha, estan sobre el nivel del mar frente á la ciudad como á 17 metros.

Ahora bien: el escurrimiento del arroyo de Rocha, se produce sobre una pendiente de dos centímetros por kilómetro hasta llegar á la laguna del mismo nombre que dista 25 kilómetros, lo que produce un desnivel de o m. 50 en ese trayecto; de donde resulta, que las aguas medias de la laguna, en ese punto, estan todavia á 16 m. 50 c. sobre el mar; y como el mayor sondaje de dicha laguna es de 6 á 7 m. tendremos, que sus fondos estan tambien á mucha mayor altura que las aguas de las mareas medias del Atlántico.

---

(1) Observación del señor José H. Figueira. Latitud S, 34 30° '12 "64; longitud W de Grenwich: 54° 17' 29"5. Véase el «Boletin de Enseñanza Primaria» año VII N°. 66. pág. 404.

(2 La exactitud de este dato depende de varios factores que segun entiendo no se han tenido en cuenta, pero de cualquier modo: supóngasele un error de un metro ó un metro y medio lo que no es poco.

Podrá haber algun error en estas deducíones, pero aunque haya una diferencia de seis ú ocho metros, lo que ya no seria poco, siempre tendriamos igualmente fundado el raciocinio que dejo expuesto, y del cual lógícamente se deduce: que si bien el arroyo de Rocha, puede ser una via fluvial equivalente á un camino, bueno y barato, para servir los intereses que se desenvuelvan en sus márgenes, de ninguna manera, podrá servir como medio de comunicación con el Oceáno sin solución de continuidad.

—

Ahora resumiendo todo lo expuesto, resulta: Que en ninguno de los departamentos de la República se ha proyectado tanto y tan variadamente, como en el de Rocha, sin duda, porque ninguno como él se presta para ello;—pero debemos confesar, con pena,—que en ninguno se ha realizado menos.

Todo lo que se ha planeado mal, y aun lo que ha sido bien planeado, está por realizarse, ó ha caido en la cima del olvido.

Pero justo será que dediquemos cuatro palabras á dos de las obras proyectadas, que son precisamente las que mas nos han hecho hablar en esta nota.

Me refiero al Puerto Coronilla y al Ferro Carril Uruguayo del Este.

El Puerto Coronilla que como lo he dicho y repetido no debió concederse á ninguna empresa para su explotación, sino que

debió ser siempre de exclusiva administración nacional, constituye la promesa mas séria que se haya formulado para el porvenir económico del departamento de Rocha y para la Región del Este; y lo que es más: para la República toda, como que hará sentirsu influencia hasta mucho mas allá de sus fronteras, y logrará cambiar, fundamentalmente, las condiciones actuales de una gran extensión de esta parte del continente, por el hecho de modificar su vialidad.

Hoy, Buenos Aires, Montevideo y Rio Grande, son los principales puntos convergentes de la vialidad comercial de la Cuenca del Plata, porque son los únicos puertos de salida hacia la Europa.

La Coronilla modificará fundamentalmente la tendencia y la dirección de una gran parte de esa vialidad por motivos de economia y de tiempo.

Colocado este puerto, más cerca de la Europa, y, sobre todo, de los puertos del litoral brasileño que todos los demás del estuario del Plata, tiene funciones muy transcedentales que cumplir.

Pero, ¿el puerto Coronilla, se construirá primero, que los ferrocarriles que deben convergir á él?—¿primero que las colonias que necesariamente tienen que fundarse en nuestra opulenta Región del Este?

Esta es la mas importante interrogación economica que hoy por hoy puede formularse en nuestro país. Y téngase bien presente que ninguna cuestión del presente importa tanto como el acierto en ésta contestación.

Por mi parte la voy á dar con una convicción profunda.

Mi opinión respecto al desenvolvimiento económico de la Región del Este, es, que se producirá,—que debe que producirse—racionalmente así:

Primero, tiene que aparecer la colonización en su centro, empezando en el departamento de Treinta y Tres, sobre sus rios navegables, afluentes al Lago Merin; por donde irán sus productos al mercado consumidor de Rio grande, que importa del exterior 360.000 sacos de harinas y 240.000 de trigo todos los años. El desarrollo de esta colonización va á ser extraordinariamente rápido y próspero, porque en lugar ninguno de la Repùblica y quizás del Plata, se reunen tantas circunstancias favorables como allí para que el éxito se encuentre tan bien asegurado de ante mano.

Después vendrá la construcción de la línea férrea entre Nico Perez y la ciudad de Treinta y Tres, que, necesaria, fatalmente, tiene por ser uno de los puntos comerciales mas extratégicos, no solo de esa zona, sino de todo el interior del pais.

A continuacion de esta obra, se comenzará el Puerto Coronilla, porque recien será absolutamente necesarío, y casi simultaneamente, se emprenderá la construcción de la linea proyectada por mí, para completar el trazado general; línea que empalmando con la proyectada de Nico Perez á Melo, irá desde la ciudad de Treinta y Tres hasta ese puerto ligándose para eso, al trazado oficial del FerroCarril Uruguayo del Este

en el kilómetro 360 que está entre el Rio San Luis y el arroyo Pelotas.

Despues se emprenderá la continuación de la linea férrea desde Treinta y Tres hasta Melo, como está proyectada en el plano oficial de nuestra red ferro-carrilera, y cuya línea pertenece á la concesión del F. Carril del Nordeste.

Y por último, se construirá la línea entre Minas y Rocha siguiando desde esta ciudad hasta el puerto Coronilla por el trazado del F. C. U. del Este.

Estas ideas las fundo en razones económicas muy estudiadas, que expongo en el *Memorandum*, y que no consigno aqui, porque ocuparia mas lugar que el que puede permitir esta Nota, prefiriendo mas bien, en obsequio á la brevedad, recordar algunas, ideas mías, ya emitidas, en otra ocasion sobre las tendencias de la vialidad eu cada uno de los cinco departamentos del Este, con arreglo à su situación geográfica y á sus condiciones económicas.

Pero antes, debo decir que yo no estudio la vialidad tal como se la considera hoy, teniendo à Montevideo como único punto converjente.

—

Abiertos al comercio los puertos de Coronilla y Maldonado, así como tambien los puertitos de «La Paloma» y «Piriápolis» para lo que no habrà que esperar medio siglo, sino que se realizará dentro de cinco á diez

años, á lo más, *la vialidad del Este de la República tiene que subordinarse á esas nuevas puertas de salida al exterior.*

Por consiguiente, mi criterio á tal respecto responde desde ya á las imposiciones económicas que tienen que prevalecer en definitiva en un futuro inmediato.

Montevideo servirá los intereses económicos de las zonas que encuentren mayores ventajas en utilizarlo, Maldonado de la misma manera, y Coronilla igualmente, como tambien han de resolver los mismos problemas, sobre el Plata superior y el bajo Uruguay, los puertos de la Colonia, Sauce, Conchillas, Martin Chico, Palmira, Fray Bentos, Carmelo, Paysandú, Salto etc.

La vialidad, pues, tiene que subordinarse desde ya,—en mi concepto,—si es que en estas cosas ha de presidir un criterio de estadista,—á las siguientes condiciones:

La entidad central de circulación del Departamento de Treinta y Tres estará en su capital, núcleo poderoso de concentración de movimiento, favorecido por el gran tronco ferro-viario de Melo á Nico Perez que pasará por allí, y tambien por la línea proyectada por mí que en conexión con ésta y con la del Ferro Carril Uruguayo del Este en el kilometro 360 lo pondrá en contacto con el puerto Coronilla.

La ciudad de Treinta y Tres, como ya lo he dicho, será el punto comercial mas extratégico del interior del pais. Desde él elegirán los productos, las rutas que mas les convenga seguir en cualquier dirección. Hacia la capital por la via de Nico Perez;—hacia

Melo y la frontera brasileña, por su extensión al Norte;—hacia la Europa ó cualquier punto del Plata ó del Brasil, por la línea al puerto Coronilla;—hacia el Lago Merin por el rio Olimar y el Cebollatí, cuando se canalizen sus pocos y angostos bancos;—y hacia los departamentos de Minas y Rocha por el mismo Olimar y el caudaloso Cebollatí hasta el paso de las Piedras, que es un punto, que, con la capital de Minas (en su estación ferro carrilera) y con Montevideo, constituyen una línea casi recta que se prolonga en la misma dirección general por el Cebollatí hasta su confluencia en el Merin, desde cuyo punto puede continuarse en la misma dirección, atravesando el lago, hasta llegar al San Gonzalo y encontrar así la ciudad de Riogrande.

Una mirada á la carta geográfica de la República evidencia todo el inmenso porvenir de ese departamento en que van á concentrarse tan importantes arterias de movimiento, y por las que circularán tantos y tan valiosos productos.

—

La entidad de moviento de CerroLargo, está, en primer término, en el tronco de de Ferro-Carril qué cruzando su territorio desde su frontera en Aceguá,—que es el lugar mas céntrico por donde se va á la ciudad de Bagé, punto extratégico de Rio grande,—baje hasta sus confines con Treinta y Tres, llegando á esta población, desde donde ele-

girá la dirección hacia el mar, por el puerto de la Coronilla, ó hacia la capital de la República, segun le convenga.

Toda la vialidad de CerroLargo debe subordinarse á esta importantisima línea, dándole preferencia á la dirección hacia ultramar.

Además, la vialidad de CerroLargo debe desenvolverse con tendencias internacionales;—es decir, preparándola para servir los intereses comerciales del Estado de Rio Grande, porque à este vecino, desde el lago Merin hacia el Este, le conviene mas el puerto Coronilla que el de Rio Grande ó el de Montevideo, que actualmente utiliza desde Rivera hasta el Uruguay.

Por eso el ramal proyectado entre Melo y Artigas, debe sustituirse por otro, trazado entre Melo y Aceguá, porque, vuelvo á repetirlo, Aceguá se encuentra mas al norte, que Artigas y es un punto que por eso nos pone en contacto con la parte mas interior del Estado de Riogrande; punto que por su situación frente á Bagè, ofrece ventajas para utilizar el puerto Coronilla, en condiciones superiores al de Riogrande.

* *

En cuanto á Rocha, su entidad central de movimiento está en el citado puerto de la Coronilla, pero su parte sur, y la parte norte del departamento de Maldonado, pueden y deben convergir al puerto de la Paloma, porque éste servirá mas económicamente los pequeños intereses locales de

esa zona, por la menor distancia á que les queda y las consiguientes ventajas económicas que de eso se derivan para el transporte.

—

La entidad principal de movimiento en el departamento de Maldonado estará tambien en su puerto, y háçia él debe convergir su vialidad. Maldonado tiene que darse cuenta de su característica económica. Su topografía, la sub-división de la propiedad, y su tradicion histórica, le éstán diciendo que su porvenir se halla en la colonización agrícola, y en la explotación de sus abundantes productos minerales. Reconozca Maldonado que su origen y su historia es de colono agricultor, y recuerde, que la fundación de su capital fue decretada para eso y para la defensa de su puerto, como lo atestiguan las Reales Cédulas. Pero no olvide tampoco que su puerto, al decir de los géografos españoles que lo estudiaron á fines del siglo XVIII, como después á mediados del XIX, Bucarest, Olmedilla y Lobo, apenas merece este nombre por el poco abrigo que ofrece, de donde resulta, que para convertirlo en puerto moderno de cargar á la plancha, necesita ser dotado de importantes obras artificiales.

Inspírese, pues, Maldonado, en la Colonización que fuè su origen y gaste sus esfuerzos de propaganda y de acción en conseguir, con ayuda del Estado, las mejoras

de su puerto. *Busque comunicación por agua* que le dé ventajas sobre todos los medios de transporte.

—

La entidad principal de circulación en el departamento de Minas es análoga á la del departamento de Treinta y Tres, pero un poco mas compleja,

Estriba en la irradiación obligada,—por su situación mediterrànea,—hacia las puertas de salida al exterior.

Tiene que ser núcleo de concentraciones de los productos de tierra adentro, para darles despues dirección, facilitándoles el intercambio con el exterior, ya por el puerto de Maldonado alcanzando desde su capital por medio de un ferro-carril ó camino carretero interdepartamental,—ya por Piriápolis ó Puerto del Inglés alcanzado por via carretera, para ir hácia Buenos Aires el Uruguay ó el Paraná;—ya por la Paloma y Coronilla alcanzado por la via del Ferrocarril U. del Este (segun la modificación propuesta por mi, continuándolo desde Minas á Rocha, en lugar de seguirlo desde la Sierra á Rocha) para desde esos puertos comunicarse con los de Europa y el Brasil.

Tambien tendrá Minas, por el rio Cebollatí salida á Treinta y Tres; y por consiguiente hasta Riogrande por el lago Merin.

Es difícil darse cuenta de lo que estoy diciendo si no se conoce bien la geografía de esta parte de la República en que estoy

proyectando el desenvolvimiento de su vialidad, teniendo por base para ello ideas de gobierno fundadas en el desenvolvimiento del futuro próximo de esos territorios; pero, á la vez es cuestion muy sencilla á pesar de su aparente complejidad económica.

Cuando algunas de estas ideas,—que, como he dicho, son el fruto de mas de veinte años de meditación y estudio,—hayan logrado convertirse en realidades, lo que si no se obtiene en un lustro, se conseguirá en dos ó en tres,—á lo sumo—vereis cuán extraordinaria transformación sufrirá la zona este y nordeste del pais, por que es bueno decirlo y repetirlo:—*el frente de la Repùblica O. del Uruguay, no está sobre el Plata sinó sobre el Océano.*

El Plata pudo ser el frente de la antigua «Vaquería de Buenos Aires», pudo ser el frente de la «*Banda Oriental*» ó de la «*Provincia Oriental*», pero hoy es el costado sur de la República O. del Uruguay y nada mas.

Su frente hacia el mundo está en el Este, en el oceáno, y localizándolo, puede decirse que está en sus puertós. Y no olvidemos tampoco, que he vaticinado,—como fruto de una convicción,—que es al departamento de Treinta y Tres al que le está confiada la grande y patriótica misión de dar el primer paso en la marcha de progreso, con la colonización, con la navegacion de sus caudalosos rios y con la construcción del primer trozo de via férrea que se inaugurará en esta zona.

Adelante, pues, levantemos la mirada hacia lo alto, y con el alma llena de fé en el futuro progreso de esta parte del pais, cum-

plamos nuestra misión de obreros, sin vacilaciones ni egoismos.

Que estos grandes rios que se denominan, Cebollatí, Olimar, Parado y Tacuarí, que nacen en nuestras sierras y en nuestras cuchillas recogiendo las aguas de cueucas enormes para vaciarlas en el Merin y hacerlas rodar despues hasta el océano, por cauces riograndenses, sean como brazos cariñosos que atraigan al vecino amigo y lo obliguen á estrechar vínculos de fraternidad con nosotros;—Que nos vinculen inspirando un tratado de comercio honroso y conveniente para todos, que garantize y ensanche el intercambio de sus intereses y de los nuestros y el interés honrado de su comercio y del nuestro, que hoy por falta de ese tratado y de las medidas que de él deben derivarse, vive una vida humillada y precaria.

Que sean estos rios, como brazos de amigo leal, que atraigan al vecino y le convenzan de que existe sepultado en las aguas del lago Merin un derecho sagrado que devolvernos, y que á nadie mas que al que lo retiene le conviene hacerlo flotar y restituirnoslo. Me refiero á la navegación del Merin para buques con nuestra bandera, navegación que nosotros no necesitamos para salir á ultramar, sino como supresión de obstáculo político para estrechar y fortificar los vinculos de buena vecindad La hora ya no es, ni puede ser, de recelos, ni de prevenciones internacionales, porque la hora es de paz, es de amor, es de respeto y de mútuas conveniencias económicas. Es de olvidos de los viejos agravios y es de esperan-

zas en el futuro americano, que es la futura grandeza de sus pueblos hermanos en el continente.

—

Ocupándome ahora del departamento de Minas, diré, que: situado entre los de Treinta y Tres, Rocha y Maldonado, que pertenecen como él á la Region del Este, y que linda además con los de Canelones y Florida que lo circundan por el Sur y el Oeste, tiene distintas funciones económicas que desempeñar; y es, de los cinco que constituyen la parte oriental de la República, el que demanda un estudio más complejo para determinar con acierto sus rumbos de futuro; porque así como Treinta y Tres tiene la misión de despertar por medio de la colonización, las energías aun dormidas de esa fértil zona del país;—así como Rocha al impulso de esa iniciativa verá ponerse en movimiento sus múltiples y escepcionales recursos físico-geográficos, que, una vez desenvueltos regularmente, transformarán no solo la zona del Este, sinó á la República toda, produciendo al mismo tiempo un cambio sensible en esta parte de América, cambio que desde luego podrán ver los espíritus preparados para apreciar lo que pueden, en el tiempo y en el espacio, una posición geográfico-extratégica completada con una naturaleza aparente para colaborar en la misión superior que tienen ciertas latitudês del planeta en su

cruzamiento con determinados meridianos de la esfera,—así tambien, Minas, por su posición mediterránea, pero poco alejada y equidistante de nuestros puertos del Plata y del Atlántico, tiene una trascendentalísima misión que cumplir, con su vialidad.

Desde luego, sus condiciones actuales de riqueza y población; difieren muy poco de las de los departamentos que le son linderos, pues, sobre sus 12485 kilómetros cuadrados de superficie, solo existen 37152 habitantes, de los cuales 6000 pertenecen á la ciudad de Lavalleja,—2000 al pueblo de Nico Perez 500 al de Solis,—400 al de Zapican, y 150 al de Santa María de Piranga; de donde resulta, que en los centros urbanos viven 9050 unidades, y en sus campañas 28.102, lo que arroja una densidad de 2 hab. 25 c, por kilómetro cuadrado.

Estos 37.152 habitantes viven en 1059 edificios urbanos y 1380 casas rurales.

La propiedad está en poder de 2649 gropietarios, de los cuales 2081 pagan impuesto y 568 no lo pagan, representando, no obstante, unos y otros, un capital declarado oficialmente de 9:106.722 $ cifra que comparada con la de los otros cuatro departamenios del Este, solo es superada por Cerro Largo en 654.542 $; en tanto que Rocha declara 3:572.055 $ menos,—Treinta y Tres, 4:146.458 $ menos y Maldonado 4:936.244 $ menos. (1)

---

(1) Según la estadística de 1901, Cerro Largo declara 9:791.264 $—Minas, 9:106.722 $—Rocha, 5:534 667 $—Treinta y Tres, 4:960.274;—y Maldonado. 4:170.473.

A este capital declarado hay que agregarle, el que representan 436 178 cabezas de vacunos,—1:512 913 ovinos;—33619 yeguarizos y caballares,—255 mulares,—5945 porcinos y 3690 cabrios, explotados por 2153 propietarios, de los cuales 1491 están en campos propios de sus dueños y 662 en campos arrendados.

Esta ganadería considerada en general, está recién en un 15 °|. de mestización en los vacunos, y en cuanto á los ovinos, sus lanas solo producen á razon de 1 k. 576 gramos por unidad, como término medio, ó sea 575 gramos menos que los rebaños del departamento de Flores; 561 gramos menos que los de Soriano, 498 gramos menos que los de San José,—485 gramos menos que los de la Colonia,—430 gramos menos que los de Rio Negro,—aun cuando respecto de la Region del Este produzca 164 gramos gramos más, que los de Treinta y Tres,—120 gramos más que los de Cerro Largo,—106 gramos más que los de Maldonado y 99 gramos más que los de Rocha.

Puede, pues, considerarse su ganadería, y no obstante estar todavía en atrazo de mestización, como la mejor y más adelantada de la Región del Este.

En cuanto á su agricultura, puede decirse que se reduce al trigo y al maíz, pues, 2100 kilos de cebada, 1200 kilos de alpiste y 150 kilos de lino, no son cifras que merezcan la pena de mentarse.

En cambio el trigo alcanza á 7:119.441 kilos, y el aíz á 12:577.759 kilos, de donde resulta qué la producción del trigo ex-

cede ya de 3:404.241 kilos á las necesidades de su población y la del maiz excede tambien en 7:004.959 kilos.

La industria vitícola, aunque nueva, alcanza ya una producción de 22.000 kilos y en una proporción de 0 k 744 gramos por cepa, proporción que solo sobrepasan seis departamentos.

Con solo estos factores económiccs, y sin contar, entre otros, los de sus productos minerales, como la piedra de cal y el mármol, se demuestra que la vida del departamento de Minas es próspera y fácil, y que su desarrollo está bien encaminado,—pero, antes de pasar adelante debemos hacer constar el mismo fenómeno social que ya hemos apuntado en los otros departamentos estudiados:—La natalidad del quinquenio de 1897 á 1901 le dá 7186 nacimientos, pero de esos, solo 5111 han sido registrados como hijos legítimos, y 2075 como ilegítimos

¡Mas de veintiocho por ciento de hijos ilegítimos!

Esto hace pensar.

....

Yo entiendo que el secreto de la prosperidad futura del departamento de Minas consiste: en primer tèrmino, en prolongar su via ferréa hasta la ciudad de Rocha pasando por los valles de Fuentes, Chico y Aiguá, cuyos fértiles territorios estan ofreciéndose para una agricultura de grandes resultados cuyo desarrollo debe estimularse resueltamente.

Con esta via ferréa, al llegar á Rocha, puede elegir desde esta ciudad los puertos de la «Coronilla» ó de «La Paloma» para por ellos buscar salida à ultramar en todas direcciones.

Despues, debe pensar en unirse al puerto de Maldonado haciendo practicable al efecto,—para carretas—el camino que liga las capitales de los dos departamentos y que toca al paso en la Villa de San Cárlos.

Y por último, debe consagrar una especial atención al camino interdepartamental que liga la capital de Minas con la capital de Treinta y Tres, atravesando, en el trayecto, el rio Cebollati por el Paso de las Piedras; porque, ese camino, desde cierta altura, será utilizado para venir hácia Minas ó para ir á Treinta y Tres, según les convenga á los vecindarios, que queden á un lado ú otro de la línea de equilibrio económico;—porque como ya lo hémos dicho, àmbos pueblos son y serán centros de concentración para distribuir despues los productos en todas direcciones.

Además, este camino, al cruzar el Cebollatí, encuentra en èl, la ruta más fácil y barata, para comunicar con grandes y fertiles zonas de Minas, Rocha y Treinta y Tres; y para ir directamente al centro comercial más importante del Estado de Rio Grande, saliendo al lago Merín para recorrer el San Gonzalo y llegar así à aquel centro.

Estas tres grandes rutas que acabo de describir, á mi juicio destinadas á encausar el movimiento principal del departamento, y, à recibir los tributos de otras que les sean

perpendiculares ó converjentes, y además el de la vía férrea que liga á Minas con Montevideo para que las utilicen las transacciones que encuentren más economía por dirijirse hácia ese lado,—estas rutas, digo,—resuelven, en conjunto, el desenvolvimiento futuro de esta opulenta region del pais que está llamada, aunque en grado menor que Treinta y Tres, á representar un gran papel, con su vialidad, en nuestra economía nacional.

Sus ganados, su agricultura, sus minerales, tendran así diversas y envidiables puertas de salida al exterior y medios de comunicación fáciles, rápidos, baratos y estratéjicos para su intercambio con el interior y el exterior.

—

Finalmente: dediquemos algunas lineas al departamento de Maldonado, que constituye una de las zonas que estudio con preferencia en mi *Memorandum*, y digamos que: dentro de sus 4,111 kilómetros cuadrados apenas se cuentan 27,035 habitantes, de los cuales 6,600 viven en los pueblos de Maldonado, San Carlos y Pan de Azúcar, de donde resulta, que solo quedan para sus campañas 20,435 habitantes, ó sea á razon de cinco personas, apenas, por kilómetro cuadrado.

Estos 27,035 habitantes de todo el departamento, viven segun la estadística, en 1,438 edificios, de los cuales 532 son de material

y 879 de construcción rural.

La propiedad está en poder de 3,697 dueños, de los cuales 2,413 pagan impuesto y 1,284 no lo pagan, representando sin embargo, en conjunto, un capital declarado oficialmente de 4:170.478 $, cifra que lo coloca al respecto en el último rango entre los departamentos de la Region del Este.

A este capital declarado hay que agregarle 411,310 $, declarados para las patentes de giro, por 385 contribuyentes.

Y por último, debe consignarse la fortuna que representan sus 121,176 animales vacunos; 695,833 ovinos; 17,894 equinos; 182 mulares; 1,629 cabríos, y 5,472 porcinos

Esta ganadería considerada en general, está todavia en un porcentaje muy reducido de mestización en sus vacunos; y en cuanto á sus ovinos, bastara consignar que sus rebaños solo producen 1:023.031 kilos de lana ó sea á razon de 1 kilo 470 gramos por unidad, coeficiente que le dá el tercer lugar en la Región del Este, dando 14 gramos más por cabeza que Cerro Largo y 58 gramos mas que Treinta y Tres, pero siendo inferior en 106 gramos á Minas, y en 7 gramos á Rocha.

Y si la compáración se busca fuera de la Region del Este, entonces el atraso se evidencia más aún, pues sus majadas producen 671 gramos menos que las de Flores por cada unidad; 667 gramos menos que las de Soriano; 604 gramos menos que las de San José; 591 gramos menos que las de Colonia y 536 gramos menos que las de Rio Negro... y etc.

Su agricultura se reduce al trigo y al maíz, pues la estadística no le acredita cifra alguna para el lino, la avena, la cebada, etc.

El trigo sembrado en 4,508 hectareas, alcanzó á 1:908.755 kilos según la última estadística, y el maíz sembrado en 5,380 hectáreas dió un resultado de 3:494.319 kilos, de donde resulta, que apenas basta para llenar las propias necesidades departamentales.

La industria vitícola alcanza á registrar en su estadística 1:071.240 cepas, que pro ducen 987.450 kilos de uva, de los cuales se han elaborado 504.231 litros de vino tinto y 8650 litros de vino blanco, así como, 200 litros de «grappa» y 200 litros de alcohol de vino.

Esta industria se desarrolla sobre 367 hectáreas de terreno, y demanda 209 peones fraccionados entre las once bodegas que constituyen el núcleo vitícola.

Como se vé, de este punto de vista, Maldonado está mucho más adelantado que los demás departamentos que venimos estudiando, y la calidad de sus productos han logrado acreditarse ya como de los mejores del país.

Además, debemos consignar que una de las mayores fuentes de riqueza de Maldo nado consiste en su piedra calcárea sin rival, y en sus mármoles monumentales.

Muchos otros productos minerales, como el plomo y el hierro están destinados a aumentar sus riquezas, como asi mismo los extensos yacimientos de turba que casi á flor de tierra, se encuentran en las proximi-

dades de sus costas marítimas y muy particularmente frente á su puerto.

Con todo esto, Maldonado, hoy por hoy, es un departamento sin grandes fortunas, y sin grandes capitales industriales, pero en cambio la propiedad está discretamente distribuida y solo falta que llegue á una valorización doble de la que tiene actualmente, lo que se conseguirá si se estudia bien su característica económica y la dirección que debe darse á su desenvolvimiento futuro.

Antes de bosquejar algunas ideas al respecto. queremos dejar constancia de la existencia del mismo fenómeno social apuntado, para Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha y Minas:

La estadística de población, nos dá para el quinquenio de 1897 á 1901 3346 nacimientos, de los cuales 2362 fueron de hijos lejítimos y 974 de ilejítimos, lo que dá una proporcion de 22 % para los últimos.

Queda consignado el dato!

....

Ahora expresemos nuestra opinion sobre el porvenir de este departamento.

En Maldonado también se ha proyectado mucho y mal, y acaso tanto como en Rocha, porque allí como en otras partes la falta de conocimiento de nuestro territorio ha sido la causa de que gran número de iniciativas hayan resultado irracionales è imposibles. Además, muy pocos proyectos llevan el sello de una intención patriótica; los más tienen

la marca de «*por si pega*». Pero sobre todo, se nota desde luego en sus autores la falta de conocimiento del territorio más evidente.

Así tenemos, que allí todo ha fracasado: saladeros, colonias, depósitos de carbon, puerto libre, salinas, ferro-carriles hasta la frontera y hasta Higueritas!!... etc., etc.

Sería largo historiar todas esas iniciativas que se han planeado ya *fuera de tiempo, ó fuera de lugar*; pero, tanto porque ya lo hemos hecho en el «*Memorandum*» como para no fatigar más con la lectura de esta ya larga Nota, vamos á limitarnos á consignar que de todas las iniciativas, la que parece haberse adueñado más del corazón y del cerebro de los habitantes de Maldonado es la idea de tener un ferro-carril que vincule su capital con Montevideo. Nadie allí concibe el progreso en otra forma, ni se cree que pueda haber progreso alguno si ese ferro-carril no se construye.

En valde es, que se les diga, que mucho más económica y más breve es la comunicación por agua;—que ir á Montevideo con sus productos, es ir hácia atrás, porque Montevideo no es más que un intermediario entre los productores y los mercados consumidores, y que el hecho de tener ellos dos puertos hace imposible la construcción de una vía que está planeada paralelamente al mar y á corta distancia de él, circunstancia que se opone, por ley económica,—tan vieja como la misma ciencia,—á la construcción de esa via. Nada! no hay convencimiento posible á tal respecto, y á los que como yo se empeñan en defender el interès

nacional en esta forma se les cree enemistados, ó mal dispuestos con aquella hermosa y naturalmente rica parte del país, á la cual pocos estarán más intimamente vinculados que yo desde la infancia, por muchas razones que ya he expuesto publicamente en otras circunstancias.

Quieren ferro-carril á todo trance, y lo curioso del caso es que lo quieren precisamente por donde menos puede economicamente construirse; y los que no siendo de allí saben eso y desean ó les conviene alhagarlos, no se detienen á estudiar si semejante aspiracion es posible· y en vez de meditar sobre el asunto, les entusiasman más aún, ofreciéndoles su cooperación. Casi puede decirse que ese alhago es el programa efectista de la mayor parte de los que vienen al Cuerpo Legislativo para representar aquella promisora zona del país, y de los que ocupan puestos de alguna importancia departamental.

La construcción del ferro carril, parado en «La Sierra», desde hace años, porque lógicamente no puede avanzar más, es el sueño dorado de todos aquellos pobres vecindarios, tendidos sobre el litoral marítimo, que esperan sin desmayos y sin mermar su profunda fé musulmana en que la locomotora ha de pasar sobre sus campos, que hoy no ofrecen más que cinco habitantes por kilómetro cuadrado, y sin recordar, que todo su departamento apenas produce el trigo y el maíz que consume, y que, en sus campañas, todavía se apacientan ganados de poco peso, que caminan facilmente sin necesidad de

transporte, y que esos ganados apenas están en un 13 ó 14 °|o de mestización de primero y segundo grado; y que sus rebaños, diseminados en todo su suelo, solo dán 1:023,031 kilógram os de lana; y que su comercio solo puede ofrecer, para el reducido tráfico que demanda la exigua suma de 411.310 $ que representan sus capitales declarados, y con la circunstancia, digna de consideración, de estar casi concentrado ese comercio en en sus tres centros de poblacion, cercanos á los puertos de Maldonado y Piriápolis.

Con esta modesta base, à la que habrá que agregarle un poco de vino que en muy reducida cantidad busca mercado fuera de sus fronteras departamentales, y la explotación de la piedra de cal,—que es carga más apropiada para la vía marítima,—no se concibe que puedan construirse ferro-carriles que cuestan 25.000 $ por cada mil metros de extensión y que allí tienen y tendrán siempre, por competidor al mar, que es la vía de comunicación más económica de cuantas hasta el dia se conocen.

Además, no debe olvidarse que el departamento de Maldonado tiene una topografía excepcional. Su estructura física es digna de estudio para el economista y para el hombre de gobierno. Sus mejores tierras para la agricultura están ubicadas en las orillas de su perímetro. El centro es generalmente áspero y pedregoso y en ciertos parajes ágrio y estéril.

En sus orillas, pues, prosperará la agricultura, y en el centro la ganadería y algu-

nas industrias, como la viticultura y la minería.

Sus mejores y más fértiles tierras están sobre la costa del mar, y en el interior, en el Valle del Aiguá.

Las primeras tienen dos puertos buenos para dar salida al exterior á sus productos, que son el de Maldonado y el de Piriápolis; las segundas por ser muy mediterráneas necesitan buscar los puertos de «La Paloma» y de «La Coronilla», porque entre el Valle del Aiguá y los puertos de Maldonado y Piriápolis se interponen muchos kilómetros de serranías agrias ó inaccesibles.

Las zonas agrícolas á que nos referimos, sin ser pequeñas, son sin embargo reducidas en relación á la superficie total del departamento.

Por eso es que yo he proyectado entre diversas modificociones á los trazados ferroviarios de las líneas del Este, la de continuar la vía de Montevideo á Minas hasta Rocha, atravesando en el trayecto los valles «Chico», «Fuentes» y «Aiguá», en lugar del proyectado entre «La Sierra» y «Rocha» que lo flanquea el mar á corta distancia y lo amenaza con la competencia invencible de los citados puertos.

Los territorios que entre «La Sierra» y «Rocha» cruzaría el ferro carril, el dia que produjeran, preferirían los puertos al ferrocarril, por razones económicas, tan elementales, que no paga la pena de exponer y demostrar; en tanto que los fértiles valles mediterráneos que cruzará el trazado sustitutivo—Minas—Rocha—y sobre todo el

valle del Aiguá situado en el extremo Norte de Maldonado y que está destinado á ser emporio de riqueña agrícola, utilizarían sin competencia la via férrea con ventajas inmensas.

Pero á los habitantes de las ciudades de Maldonado y San Cárlos no se les convence con este argumento. Para ellos el valle del Aiguá no tiene mayor importancia; en el caso, ni lo consideran como de su departamento; para ellos no es del país, porque si el ferro carril fuera por allá, ellos no podria venir á la capital en el tren como viajan los habitantes del Durazno, Florida, etc.

Esa es la cuestion verdadera, en el fondo.

Es cierto que los intereses particulares son muy respetables y muy dignos de consideración por parte del estadísta, pero, á condición, de que al satisfacérseles no se perjudiquen intereses generales de mayor entidad, que, por eso mismo, son siempre más grandes y más respetables.

Yo tengo la demostración de lo que estoy diciendo, respecto al criterio del interés individual, ó si se quiere de vecindad, que ya es algo más.

Para el estudio á que me he dedicado, de esta zona del Este, de la que no hay datos, ni geográficos, ni estadísticos, ni de clase alguna, compilados y publicados, y que yo he tenido que reunir con grandes dificultádes, y durante algunos años, sobre su naturaleza física, sus medios económicos, su meteorología, su hidrografía, su estadística comparada, y tambien sobre las diversas y nu-

merosas iniciativas planeadas para su explotación y progreso,—y para eso, para reunir todo eso sobre mi mesa de trabajo he tenido que consultar cuanto he llegado á saber que existía, revisando archivos oficiales y colecciones legistivas, escribiendo varias decenas de cartas pidiendo datos, consultando ideas, inquiriendo noticias, solicitando manuscritos; dirigiendo cuestionarios á los Jefes Políticos, á los Administradores de Rentas, á los encargados de aduanas y receptorías, á los maestros de escuela, á los hacendados y á los vecinos de campaña de ilustración y experiencia, para, con todo, ilustrar y completar mis opiniones.

Si se viera el archivo que todo esto constituye, si se viera todo el trabajo que todo esto representa, y el estudio que todo esto cuesta, creo que serviría para imponer un poco de meditación y de respeto sobre lo que estoy exponiendo en esta Nota, haciendo, en muchas de sus páginas, un verdadero sacrificio patriótico. Sin embargo, debo declarar, que, aquí, apenas bosquejo las cuestiones. Las amplio en el «Memorandum».

Nadie ha estudiado aun esta rica zona oriental en su conjunto y con criterio de gobierno.

Aunque alguno que otro audáz se haya lanzado á buscar en ella el vellocino de oro, sin saber ni donde queda el Norte de esa parte del país, yo afirmo que nadie conoce aun su naturaleza y sus medios económicos en relación á su desenvolvimiento futuro y en relación á sus medios de intercambio con el exterior.

Pero reanudando y volviendo á ocuparnos de los esfuerzos del interés individual, para evidenciar, cómo éste hace fuerzas, sin más anhelo que el de sus propias conveniencias, no obstante reconocerlas lógicas y respetables—en cuanto valgan,—voy á dar un espécimen digno de ser tenido en cuenta, tanto por la importancia del ciudadano que lo produce, como por ser muy favorablemente conocido en nuestro país, circunstancias que dán más mérito al ejemplo que con él quiero presentar.

Entre las numerosas cartas que he escrito consultando puntos y cuestiones relativas á la zona del Este, dirigí una al señor Francisco Piria, propietario de uno de los predios industriales más extensos é importantes de nuestro país.

En esa carta le pregunté al señor Piria, si el puerto del «Inglés» ó «Piriapolis» que se encuentra en el perímetro de su opulento feudo señorial de Pan de Azúcar, es un puerto que merezca el nombre de tal en el concepto de permitir el embarque y desembarque en todas las estaciones del año, y si ese puerto estaba destinado á desempeñar un papel principal en sus combinaciones económicas en aquella parte del departamento de Maldonado.

El señor Piria me contestó, que el «Puerto Piriápolis» permite fácil embarque y desembarque, á excepción de los dias de viento S O. Que él ha construido allí un muelle de 154 metros de longitud con frente al Oeste en dirección algo paralela á la costa, teniendo en la extremidad 4 metros

de fondo, y en cuyo muelle todos los buques que han hecho operaciones las han realizado sin contrariedades ní interrupciones;—Que si ese muelle se prolongase 100 metros más, encontraría fondos de 10 á 12 metros;—Que á 400 metros de la costa hay profundidades de 8 á 12 brazas (24 á 36 piés);—Que no hay un solo ejemplo (hasta la fecha de su carta) de que los buques hayan tenido que levantar anclas é interrumpir el trabajo; y que, para mayor abundancia de datos, podrían informar las casas de Escofet, Pino y demás empresarios de embarcaciones que han ido allá en distintas épocas á cargar trigo y maíz. Y despues de diversas consideraciones sobre las ventajas presentes y futuras de este puerto, me dice, que las tarifas de transporte entre Piriápolis y Montevideo y Buenos Aires fluctuaban en 1$50 á 2$ oro la tonelada, respectivamente, siendo susceptibles de rebaja con el aumento progresivo de cargas.

Esto, en cuanto al puerto Piriápolis, lo que demuestra, cuando menos, dos cosas: 1.ª, Que el puerto es bueno, económico y útil; y 2.ª Que con sus tarifas, aun así, hace absolutamente imposible la competencia del ferro-carril; desde que éste, haciendo un gran esfuerzo, solo ha logrado rebajar entre Montevideo y La Sierra á 5$24 cts. para los 1000 kilos de mercaderías generales; á 4$99 cts. para los 1000 kilos de cueros secos; á 4$79 para la lana en bolsa, cueros lanares y cerda; á 4$12 para los cueros vacunos salados y á 3$81 cts. para la lana y cueros lanares en fardos.

El señor Piria, agregaba tambien, con mucha razon y buen sentido práctico, que además de la exportación de piedra de granito de su posesión, el puerto de Piriápolis sería un centro de gran movimiento si la colonización se desarrollara en esa rica zona, en que hay más de 40,000 hectáreas que solo esperan el arado;—Que el embarque de ganado será tambien otra expeculación productora allí;—Que la piedra de cal puede salir por su puerto, para la capital bonaerense, primando sobre cualquier otra; lo mismo que puede exportarse leña en astillas, fuerte y de buena clase, que allí existe en cantidad fabulosa.

Esto, repito, en cuanto al puerto Piriápolis.

Ahora, en lo relativo al ferro-carril, su rival infortunado, el Sr. Piria me decía: «Sé »que Vd. persigue el plan de dejarnos sin »ferro carril a los abandonados vecinos de »esta localidad, lo que sería una verdadera »*debacle* PARA MI OPERACION BALNEARIA, á »la que vengo dedicando todos mis afanes »desde hace nueve años.

«Cuando yo adquirí ésta propiedad fuè »con la idea de establecer un gran balneario, »pues reune todas las condiciones necesarias, »y además, el ferro-carril estaba en construc»ción en dirección á mi propiedad. Mas »tarde el plano oficial fue variado apesar de »estar sancionado por los poderes públicos, »burlándonos inícuamente á los que había»mos fiado en la palabra oficial.

«Poco despues, la Empresa constructora, »para colmo, se fundió.

«*La línea que debió pasar por mi campo,*
»en la que seguramente se habría hecho una
»estacion, fué desviada de una legua más al
»Norte, y por añadidura se funde la Em-
»presa encargada de la construcción.....
»......Y como si todas estas calamidades
»fueran pocas, ahora viene Vd. con su
»proyecto á darnos el golpe de gracia,
»dándole raya y luz á mi «*Socialismo triun-*
»*fante*», poniendo á zoga corta los 200 años
»con que até con bastante maneador mi
»imaginación meridional, y de golpe y
»zumbido, *nos saca Vd. hasta la esperanza*
»*de tener una via férrea* Á LEGUA Y MEDIA
»DE PIRIÁPOLIS».

Tal fué la contestación, que el progresista ciudadano don Francisco Piria, á quien profeso admiración y grandes simpatías, por su perseverancia en el trabajo, dió á nuestra carta.

Y bien: ella comprueba lo que estamos diciendo.

El señor Piria se queja de que el ferro-carril no se haga *por el trazado que pasaba por su campo;*—se queja de que sus intereses se perjudican con eso,—y ¿quien puede dudarlo que así sea? pero en toda la carta del distinguido y progresista industrial, no hay un solo párrafo, una sola línea, para demostrar, que fuera de su feudo de Piriápolis, haya perjuicios nacionales si no se construye la vía férrea parada en la Sierra, y cuyo trazado yo pretendo modificar, sin otra preocupación que la del interés colectiva.

Y es natural que el señor Piria, no pueda invócar perjuicios nacionales, porque él

mismo se encarga de demostrar que no es posible la construcción de esa via.

¿No dice el señor Piria, que el puerto Piriápoles, es bueno, que sirve para embarcadero de cereales, de ganados, de piedra, de leña y de cuantos productos pueda dar aquella hermosa comarca?

¿No dice tambien que desde él se pueden transportar esos productos hasta Montevideo y Buenos Aires por 1$50 cts. y 2 $ los 1000 kilos, y que aun considera alta esa tarifa, afirmación ésta absolutamente exacta, desde que del Salto á Montevideo que está á una distancia cuatro veces mayor, solo se cobra 2$50 por 1000 kilos y desde Mercedes que está á tres veces mayor, solo 2$50 c. por los 1000 kilos?

¿Quién no sabe tambien, que de Europa al Rio de la Plata se ofrecen transportes á 3$80 y 4 $ por tonelada?!

Claro está, pues, que el puerto Piriápolis, cuando tenga algun movimiento podrá obtener sus transportes hasta por 1 $ y aún menos los 1000 kilos, hasta Montevideo; de la misma manera que el de Maldonado llegará á conseguir el transporte por la misma tarifa.

Pero esa es precisamente la causa de que el ferro-car ril no pueda adelantar ni una pulgada de la Sierra para Rocha, por el trazado que se le dió, sin meditar ó conocer ninguna de estas cosas.

Ya sabemos.—y quién puede dudarlo,—que, al señor Piria y á sus vecinos de la comarca, les conviene tener ferro carril, y que, con él, valorizarán sus propiedades. Por su puesto:—pero el señor Piria que es

hombre de negocios, dotado de un talento poco común, sabe, que, ni él, ni sus convecinos habían de preferir el ferro carril con tarifas de 4 , ni de 3 $ por los 1000 kilos, teniendo en su puerto una ventaja de 1 $ ó 1$50c. por los mil kilos; y además: sabe tambien, que, ni el, ni sus convecinos podrían costear,—ni ahora ni más adelante—y por bastantes años al menos—el interés que demanda el capital de la línea férrea en los kilómetros que habria que tender sobre su comarca, porque cada mil metros de línea, están avaluados en 25.000 $.

Los intereses particulares del señor Piria, resultarán lesionados,—no lo dudo,—pero el interés nacional resultaría mucho más perjudicado si el Estado se propusiera desagraviar al opulencto y simpático castellano de Piriápolis, sin esperanza alguna de obtener más tarde el interés del capital empleado para eso, desde, que, cada dia, y á medida que la producción de la comarca aumente, más útil y más necesarios serán los puertos de Maldonado y Piriápolis.

Medite el señor Piria, con el claro talento que todos le reconocen, que Montevideo no es más que un intermediario entre el productor nacional, y los mercados extranjeros consumidores; y que, esos mercados, no quedan hacia la dirección de nues tra capital, sino á la opuesta, de manera que que es un contrasentido geográfico, un contrasentido económico y un contrasentido político, pretender que los trigos, las lanas, los ganados y los cueros de aquella región, hasta muy al interior, que deben buscar

colocación en los mercados brasileros y europeos caminen hàcia atras recargándose en gastos innecesarios, cuando pueden salir libres de ese recargo y de otros mas, con economía de tiempo, por los citados puertos.

Medite el señor Piria, y con su talento, su patriotismo y sus energías admirables de hombre de trabajo, desquítese con su puerto, de lo que tan equivocadamente llama una *debâcle* para sus intereses,—por haberse reparado á tiempo el error económico que supone construir una línea férrea, paralelamente á otra vía marítima con buenos puertos, y sobre campañas, que solo tiene cinco habitantes por kilómetro cuadrado.

Además: Si no fuera verdad lo que estamos diciendo, si no tuviéramos razon en lo que estamos sosteniendo, ¿què mejor oportunidad habría podido tener mi distinguido compatriota y amigo, para prestarle un gran servicio al país, demostrándole que estoy predicando un error?

Yo me felicitaría de que el señor Piria lograra demostrarlo; pero, á condición, de que no lo demostrara con relación à los intereses del vecino propietario de la zona que se pretende ver cruzada por el Ferro-Carril U. del Este, sino con criterio de estadísta. Vale decir: demostrando que los intereses particulares que se invócan, valen más, ó cuando menos, que valen tanto, como los intereses nacionales que invoco yo para alterar el trazado del ferrocarril, aconsejando que en vez de seguir por Pan de Azúcar, San Cárlos, Garzon y Josè Ignacio, ó sea por el viejo camino de

las diligencias de Rocha, se construya desde Minas pasando por los valles mediterráneos «Chico», de «Fuentes» y «Aiguá» hasta llegar á la ciudad de Rocha, desde cuyo punto vuelvo á aceptar el viejo trazado que pasando por Castillos, el Puerto Coronilla y San Luis, debe ir á entroncar con el ferro caril del Nordeste en Treinta y Tres.

Piense el laborioso compatriota, que los países como los prédios particulares, producen más ó menos según se les explota, y según cómo se les explota.

Eso depende del conocimiento que se tenga de su suelo, de su posición relativa á los vecindarios que lo circundan, de los cultivos ó industrias que en ellos puedan obtenerse; de los que valgan más, ó sean mejores respecto de los de sus vecinos, y sobre todo, del mercado consumidor que se elija para venderlos ó cambiarlos; para todo lo cual debe estudiarse muy seriamente, cuales son, de esos productos, los que pueden negociarse dentro de casa y cuales los que deben exportarse para ser vendidos á fuera.

En tales casos, conviene saber, por cual lado del prèdio ó del país deben salir, pues segun el camino que se elija, aumentarán ó disminuiràn los gastos, asi como podrán ser transportados con más prontitud ó más lentamente.

Todo esto, que constituye el plan comercial, la estratégia comercial,—digamos así,—del pequeño propietario, se convierte en ley económica fundamental en las transacciones comerciales de una nacion.

Piense el señor Piria, para juzgar mis

proyectos relativos á la Región del Este, que, cuando se trata de legislar sobre un plan general de economía pública, nacional, que afecte á todo el país, ó á una gran parte de él, los intereses locales pueden y deben contemplarse, pero no deben subordinarse las conveniencias generales del plan á las conveniencias parciales de una comarca,—sino que deben compararse, la ganancia del todo, con la ganancia de la parte, para dar prevalencia al cociente más ventajoso á los intereses de la nacion.

De la misma manera debe tenerse en cuenta el beneficio de presente y el beneficio de futuro, para que, comparados, sea su cociente máximo el que indique en cual de los dos platillos de la balanza nacional debe echarse el peso de la protección oficial.

Medite sobre todas estas cosas, y piense en ellas, teniendo fé en el tiempo y en los factores que pasan desapercibidos para el vulgo, porque duermen ó no se ven, pero que los que tienen ojos para alcanzar el porvenir saben que existen, y que han de despertar y crecer, fructificar y aumentar la riqueza que yace oculta esperando el conjuro de medidas de gobierno que les digan *surge!*

El ferro-carril puede ser útil, ya he dicho que no lo niego, pero mas que el ferro carril le conviene a Maldonado tener caminos convergentes a sus dos puertos, para que les traigan los productos de tierra adentro; los que encontrarán mayores ventajas económicas en salir por Piriápolis y por Maldonado, que por Montevideo, Paloma ó Coronilla.

Por eso sostengo la conveniencia de construir el Camino de Minas á Maldonado pasando por San Cárlos;—el de Rocha á Maldonado, por el actual trayecto, y el de Minas á Piriápolis, pasando por el pueblo de Solís.

Los puertos de Maldonado y Piriápolis ganan más con caminos convergentes, que con un ferro-carril tangente que pase silvando por su frente sin dejar cargas.

Pero, ¿bastará solo con los caminos para resolver el problema de la dilatación económica de esa parte del país?

Claro está que nó!

Así como la arteria tiene por misión encausar la corriente sanguínea, del mismo modo el camino, debe facilitar la circulación de los productos; y por lo tanto, hay que crear esos productos que son la sangre de la prosperidad y la consecuencia del trabajo del hombre en sociedad con la naturaleza.

En este caso la agricultura es la fórmula de solucion.

Y para Maldonado, por sus fértiles tierras próximas al mar, es la fórmula indiscutible.

Estimulemos, pues, la agricultura, colonizando; y colonizando por iniciativa individual protegida por el Estado, como yo la he propuesto en uno de los tres proyectos que presenté al Cuerpo Legislativo para el fomento de la Region del Este.

Además, no debe olvidarse, que, tanto el puerto de Maldonado, como el de Piriápolis, necesitan obras artificiales para po-

nerlos en condiciones de embarque á la plancha y que sirvan tambien para la exportación de ganado en pie.

Estas sin, á mi juicio, las tres medidas primordiales que han de servir de base al progreso y desenvolvimiento económico del departamento de Maldonado, perfeccionadas, naturalmente, con una serie de iniciativas concurrentes y complementarias que sus representantes en el Cuerpo Legislativo deben estudiar y proponer

Yo estudio en el «Memorandum» algunas de esas iniciativas necesarias, tal como entiendo que para realizarlas deben escalonarse en el tiempo y en el espacio, y estoy dispuesto á ser un infatigable colaborador de todo lo que en tal sentido se proponga.

Reasumiendo ahora todo cuanto he expuesto en esta ya larga Nota, escrita sin otra pretensión que la de contribuir una vez más al progreso y al engrandecimiento de una zona del país, en la que cifro patrióticas esperanzas, diré, que: resueltas que sean las distintas medidas que para realizar las ideas proyectadas he propuesto en estas líneas, ó las que en su lugar propongan otros, con más acierto que yo, se presentará desde luego el problema subsiguiente; es decir: el que comprende la parte financiera que ha de dar vida práctica á las concepciones planeadas.

A este respecto, he emitido tambien mi opinion, con toda franqueza.

Al principio de esta Nota (1) yo dije que

(1) Pág. 22.

no veía otro medio, que crear un impuesto anual de cuatro centésimos sobre cada unidad de ganado mayor y de un centésimo sobre cada unidad de ganado menor.

Y agregué: «Si hay quien crea que de otro modo es posible la realización de esas grandes obras y que ellas puedan llevarse á cabo sin precederlas y complementarlas con otros medios de explotación concurrentes y combinados, debe exigírsele que exponga sus ideas, sin vacilaciones, con claridad y sin demora; porque el que hiciere tal afirmación, contrae desde luego el compromiso de explicar su plán sin más trámites, desde que, estos asuntos, que no son para los zonzos ni para los que no los entienden, por ser de gran interés nacional, están pidiendo con urgencia que se les dé solución práctica».

Y como se recordará, agregaba:

«A mi juicio no hay más solución que la de crear un modesto impuesto sobre toda la ganadería nacional.

—«Y ¿quién dirá que es un impuesto alto éste que yo considero necesario?—¿quién probará que es exagerado ó muy gravoso?

«No puede decirse semejante cosa de un impuesto que será retributivo y de fomento y que no representará más que el cuatro por mil.

«Pero, frente á este impuesto que hay que exigirle al capital ganadero, presentemos las ventajas retributivas que compensaran ese esfuerzo económico.

«Desde luego las 5:214.400 hectáreas de superficie que constituyen la hermosa region

del Este y que en conjunto hoy solo pueden avaluarse, unas con otras, á razon de siete pesos la hectárea, como *máximum*, valdrán, en cuanto se construyan las vías férreas, y se realicen los demás medios de progreso expuestos, diez pesos como *mínimum* la hectárea; *diferencia que por sí sola producirá una valorización inmediata de diez y seis millones de pesos*, sin contar que los ganados de las zonas más apartadas que hoy tienen que venderse con diferencias de un peso, y un peso y medio de desmérito, por cabeza, en relación á los que á iguales distancias tienen ferro-carril, habrán contribuido, en gran parte, á remunerar la módica contribución que por algunos años, *pero no muchos*, habrá que abonar para hacer frente á las garantías de los capitales empleados en el Este».

«Se objetará, por el egoismo localista, que el capital que representan los ganados que no pertenecen á esa region tendrá que contribuir, tambien al impuesto».

«¿Y qué argumento es ese?

«¿Qué fuerza de resistencia lógica tiene ese argumento?

«¿Acaso no han pagado antes, y no están pagando aún, los intereses todos de la Región del Este, la parte proporcionalmente contributiva que le han demandado y le están demandando, más de mil cien kilómetros, de las diferentes líneas, que en un total de más de dos mil kilómetros están tendidas en todas direcciones sobre los departamentos de Montevideo, Canelones, San José, Colonia, Mercedes, Florida, Durazno, Rio

Negro, Pay Sandú, Salto, Artigas, Tacuarembó y Rivera, y entre las cuales hay algunas, como la que une á Pay Sandú con el Salto, que por ser paralela á una vía fluvial no se libertará jamás del servicio de garantía? ¿Habrían podido esos departamentos por sí solos costear los intereses de los ingentes capitales que han sido necesarios para realizar esas líneas?

«Pues, ahora, es la Region del Este, privada todavía de esos beneficios del progreso, la que por derecho propio, y con el de reciprocidad, adquirido en la colaboración económica prestada durante tantos años al resto del país, solicita de las otras zonas de la república, la justa, la necesaria y urgente devolución de esfuerzos económicos, para poder salir del atrazo en que se halla, y para buscar el justo y necesario equilibrio exijido por la hora de progreso á que hemos alcanzado.

«Además: esta region del Este, va á contribuir por su parte con más de *ciento treinta y dos mil pesos anualmente*.

Pero sobre todo, y esto es lo que más nos interesa á los orientales de cualquier departamento: la zona del Este, le vá á devolver al país, con creces, con opulenta gratitud, el sacrificio que se haga en su favor; porque por sus condiciones naturales, muy superiores á las del resto del país, y por su situación geográfica excepcionalísima en el mapa de esta América, está destinada á un desenvolvimiento tan extraordinario, que solo puede ocultarse á los que no están

en condiciones de apreciar los fenómenos económicos de nuestra época».

....

Creyendo haber contestado á vuestra atenta Nota-invitación para asistir a la Exposicion-féria que tuvo lugar en esa progresista ciudad el dia 15 del corriente, y deseando que esta extensa contestación pueda contener algunas ideas dignas de colaborar en la obra de trabajo que tan patrioticamente persiguen Vds., me es grato saludar á Vd. y demás señores miembros de la Comisión Directiva de la «Sociedad Rural de la Exposición-Féria de Melo».

FRANCISCO J. ROS.



PROYECTOS DE LEY

Sobre modificaciones á los trazados de las líneas, del ferro carril U. del Este y de la del Nordeste;

—

De Colonización en los departamentos de Cerro Largo, Treinta y Tres y Minas;

—

Y de Canalizacion y Navegacion de los rios Cebollatí, Olimar y Tacuary.

—

PRESENTADOS AL H. CUERPO LEGISLATIVO PARA FOMENTAR EL PROGRESO DE LA REGION DEL ESTE.

POR FRANCISCO J. ROS.

—

Los tres proyectos que ahora voy à transcribir, fueron presentados por mi. al H. Consejo de Estado el dia 29 de Agosto de 1898, pero ellos debieron ser sometidos á la consideración de la H. Cámara de Diputa-

dos desde tres años antes, conjuntamente con otro sobre Catastro general y parcelario del territorio de la República; lo que no sucedió, por circunstancias agenas á mi voluntad pero que son del dominio de muchos de los ciudadanos que formaron parte de la XIX Legislatura á quienes les leí y consulté entonces mis proyectos. Entre otras de las razones que contribuyeron á impedir mis deseos, y que son de pública notoriedad porque las consignó la prensa diaria, debo recordar mi renuncia del cargo de diputado presentada el mismo dia que ingresé á la Cámara como representante por el departamento de Cerro Largo al inaugurarse la XIX Legislatura.

Las ideas que estos tres proyectos encierran, no son otra cosa, que la síntesis, en forma de ley, de mis viejas y predicadas ideas sobre el desenvolvimiento económico de la Region del Este, exteriorizadas desde el año 1882, ya en conferencias que dí en la Asociación Rural del Uruguay;—ya en una monografia del departamento de Rocha;—ya en un opúsculo sobre la Vialidad de la República O. del Uruguay, y en otros trabajos que fueron publicados en los «Anales del Ateneo» y en la prensa por los años 1882, 1884 y 1885.

Como habrá visto, quien se haya dignado leer las páginas de la Nota que he dirigido al Señor Presidente de la «Sociedad Rural de la Exposición Féria de Melo», muchos habían sido los proyectos que hasta ese año 1882 se habían presentado á los Poderes Públicos, pretendiendo unir, en distintas formas,

el lago Merin con el Océano Atlántico,— ya por el Chuy, ya por la Coronilla, ya por medio de canales, ó ya por medio de ferrocarriles.

La mayor parte de esos proyectos, como los de Zúñiga, Donzel, Deal, etc. buscaban esa comunicación desde «Coronilla» hasta el rio «San Luis» tributario del Merin, pero no pasaban de ahí, y la idea de todos los proyectistas no era otra, que la de proporcionarle un puerto sobre el Oceano á la enclaustrada Provincia de Rio Grande, para que con él tuviera una salida buena para seguir á ultramar.

A ninguno de esos proyectistas, á ninguno absolutamente, se le ocurrió utilizar «La Coronilla» en provecho de la República O. del Uruguay, ni vincular el futuro puerto al desenvolvimiento de la Region del Este.

Ninguno de ellos tuvo la intuición de que ese futuro puerto tiene que transformar, no solo la parte Este y Nordeste de nuestro pais, sino á la República toda.

Yo fuí el primero que abarcó el vasto cuadro que se extiende hasta más allá de aquel horizonte, teniendo como centro la citada posición marítima; y quiero reivindicar, para mi, la iniciativa de las ideas de semejante observación, para vincularla á mi modesto nombre.

Nadie habló del puerto «Coronilla» en relación á la vialidad ferro-carrilera nacional, en relación á la colonización de la región del Este, ni en relación al desenvolvimiento económico de la region oriental del país antes que yo.

Si hay alguien que se atreva á decir lo contrario, que lo pruebe, citando el libro, el diario, el folleto ó el discurso en que haya emitido tales ideas antes del año 1882 y ni siquiera un lustro despues.

Por mi parte, y aunque lo que estoy afirmando es de pública notoriedad, porque en veinte años llevo ya escritas muchas páginas al respecto, quiero sin embargo hacer constar aquí la verdad de lo que estoy afirmando, transcribiendo, al efecto, algunos párrafos que atestiguan cuales eran mis ideas sobre el futuro puerto, «Coronilla», sobre nuestros trazados ferro-viarios y sobre colonización y navegación fluvial en el año 1882, no solo para evidenciar, esa, que podría clasificarse de vanidosa reivindicación de ideas pero, que yo no la entiendo así, sino para demostrar que esas ideas sintetizadas en estos mis tres proyectos, tenían, al ser sometidas al Cuerpo Legislativo, la maduréz del tiempo y el sello de la reflexión.

Debo consignar tambien, que el año 1882 no habia sido dictada todavía la ley de ferrocarriles actual, y digo esto, porque las modificaciones que ahora proyecto en algunas secciones de los trazados oficiales, responden á las ideas que yo había emitido antes, y que, tambien habria sostenido por la prensa, durante la discusión de la ley, si entonces me hubiese encontrado en el país.

Voy pues á transcribir algunos párrafos escritos el año 1882:

En la página 221 y 222 de un libro que escribí con el título de «Ensayo sobre el arre-

glo de la propiedad territorial» (1) refiriéndome á la misión económica del departamento de Rocha y á los puertos de la «Coronilla» y « La Paloma» decía:

» Maldonado no debe contar con Rocha
» por mucho tiempo para utilizar su puerto,
» porque Rocha, departamento especialí-
» simo por su posición geográfica no tar-
» dará en darse cuenta de su destino; y
» rico, emprendedor y capáz como és de
» realizar las mejoras que crea de palpitan-
» te interés á su vida económica, verá que,
» su destino, es ser el gran mercado de los
» departamentos del Este y parte del sur;
» y que, á su vez, necesita abrir puertos en
» el atlántico como «La Paloma» y «La
» Coronilla», que con iguales gastos á los
» que demande el puerto de Maldonado en
» obras artificiales serán aptos para la carga
» y descarga. »

Estas ideas las amplié poco despues en una monografía que escribí sobre el departamento de Rocha el año 1885, la que se encuentra publicada en el tomo IX de los «*Anales del Ateneo*» y en la cual decía: «Ro-
» cha tiene que ser á la Repúbiica O. del
» Uruguay, lo que Santa Fé es á la Repú-
» blica Argentina.

» Es cierto que ese porvenir puede estar
» lejano, pero á la corta ó á la larga tiene
» que realizarse.

---

(1) Publicado por la Imprenta y Encuadernación de Zenon Tolosa, calle 25 de Mayo núm. 148. Edición de 500 ejemplares. Agotada. Puede consultarse en la Biblioteca Nacional y en la del autor.

» Allí tiene que ser el mercado de los
» departamentos del Este; allí tiene que
» competirse con el rio Uruguay *en la ex-*
» *portación de carnes, allí tiene que desa-*
» *rrollarse la colonizacion con indisputables*
» *ventajas, y allí tiene que progresar la*
» *agricultura rapidamente. Porque allí hay*
» *riqueza propia, suelo expléndido, puertos*
» *que tienen que explotarse y un mercado*
» *vecino para sus carnes y sus cereales* ».

Y en otro trabajo mio publicado en el mismo mismo año 1885, titulado «La Vialidad en la República O del Uruguay», en la página 36 digo sobre el mismo tema:

« El atlántico dibuja sobre nuestro litoral,
» puertos, que si hoy yacen olvidados,
» hémos de recordarlos tan pronto como
» la gran vía férrea del Este sea una reali-
» dad.

» El puerto Coronilla apenas distante
» seis leguas del lago Merin tiene necesa-
» riamente que transformar aquella region
» de Rocha. »

Podría transcribir aún otros párrafos ampliatorios de estas ideas, pero basta á mi objeto con lo que dejo expuesto.

Veamos ahora lo que decía entonces, con respecto á vías férreas y vías fluviales, en el libro citado sobre propiedad territorial, año 1882 y página 202:

« Del puerto Coronilla debe partir una
» gran vía férrea que lo ligue con el centro
» del país cruzando en su trayecto la que
» necesariamente irá á Artigas (hoy trazado
» de la línea del N. E.) pasando por
» Minas, y la que vá al Durazno.

» En él habrá un ramai hasta el lago
» Merín el dia que se establezca la libre
» navegación.

....

» La red general de ferro carriles com-
» pletándola con la navegación de algunos
» de nuestros rios principales, encierra el
» problema de gran parte de nuestro por-
» venir económico, planteado con criterio
» de gobierno y augurando un risueño
» porvenir á las vías del Este cuya realiza-
» ción tiene que verificarse dentro de pocos
» años por los resultados auspiciosos que
» ofrecen, así como las del N. E. Central
y Oeste que irán á empalmar con la línea
» de la Provincia de Rio Grande que
» flanquea nuestra frontera. Son vías cuyo
» porvenír no lo tendrán muchas de Amé-
» rica.
» Pero es indudable que para la mejor
» explotación económica, esa red necesita
» complementarse con la poderosa coope-
» ración de las vías fluviales.
» Así por ejemplo; la línea Central nece-
» sita de la navegación del Yí desde el
» Durazno hasta su confluencia en el
» Negro, y la de èste hasta Mercedes
» extremo del ramal de la línea del Oeste,
» para que, unidos esos dos puntos por un
» medio rápido de comunicación se auxilien
» mútuamente y exploten los departamantos
» de San José y Soriano.
» La misma vía Central, en comunicación
» desde el Paso de los Toros hasta Mercedes

» por el Negro servirá á los departamentos
» de Rio Negro y Paysandú.

» La navegación del Merín para explotar
» la de los rios «Cebollatí» y «Olimar» hasta
» Treinta y Tres vendrá á poner en comu-
» nicación los extremos orientales de las
» líneas del Este y del Nordeste que
» encierran entre sus trazados los departa-
» mentos de Maldonado, Minas y Rocha.

» La navegación del Cebollatí hasta el
» Paso del Gringo, sería como la bisectríz
» del gran triángulo que formarían esas dos
» líneas complementadas con la navegacion
» del Merín y la de los rios Cebollatí y
» Olimar, los que vendrían á favorecer una
» gran zona de los departamentos de Minas
» y Rocha. »

Y por último, refiriéndome á la colonización, yo decía en la página 195 de mi citada obra sobre la Propiedad Territorial:

» A nuestro juicio el Estado debe dis-
» pensar su protección de la manera más
» extensiva dejando la obra de la coloniza-
» ción librada á la iniciativa particular y
» protegiendo en lo posible su desarrollo.

....

» El Estado debe ser un factor que
» funcione en relación directa con la pro-
» tección que dispense á los que presten
» ese servicio, garantiendo así, practica-
» mente, las promesas formuladas por la
» iniciativa particular. »

—

Tales eran mis ideas hace veinte años, sobre los tres puntos principales, que constituyen la base de los tres proyectos que

sobre vialidad ferro-viaria, colonización y navegación fluvial presenté al H. Consejo de Estado el 29 de Agosto de 1898 y cuyos proyectos tuvieron el honor de ser prestigiados por una Convención Departamental celebrada en la Ciudad de Lavalleja el día 25 de Mayo de 1889, con delegados de los departamentos de Cerro-Largo, Maldonado, Treinta y Tres y Minas; así como el de ser elogiados y predicados *sin olvido, desde entónces*, en más de un centenar de artículos, por los diferentes órganos de la prensa de esos departamantos; y habiendo merecido tambien, la distinción de ser recomendados á los Poderes Públicos por el Congreso Rural reunido en Montevideo en Julio de 1902.

Y debo agregar aún, que algunas de las ideas sobre modificación del trazado del F. C. U. del Este fueron aceptadas en el Mensaje del Presidente Cuestas, de 15 de Febrero de 1900 (1), así como tambien, que, en un reportaje hecho al actual Ministro de Fomento Dr. D. Luis Varela sobre ese y otros temas, refirièndose á él, manifestó que el gobierno estaba resuelto á esperar lo que resolvieran las Cámaras sobre mis proyectos (2).

—

Hechas éstas reminiscencias para afirmar la propiedad y la perseverancia de ideas, y

(1) Mensaje del Presidente de la República D. Juan L. Cuestas al inaugurar el segundo período de la XX Legislatura, págs. 35 y 36.

(2) Véase el reportage al Dr. Luis Varela, publicado en «El Dia», en Abril 28 de 1902.

consignadas, para poner de relieve, al mismo tiempo, la indolencia con que procedió la Comisión de Fomento de la H. Cámara de Representantes en la pasada Legislatura, —que, ni abrió las tapas de la carpeta de un asunto de semejante importancia nacional, no obstante las reiteradas publicaciones que incesantemente vieron la luz, recomendándolo, tanto aquí, como en los periódicos de los departamentos del Este, lo que basta para evidenciar la responsabilidad contraida con su incúria,— pasemos ahora á transcribir esos proyectos, que, si, conforme no son otra cosa que un plán de gobierno para dirigir el desenvolvimiento paulatino y racional de medios económicos de futuro progreso, fueran la consecuencia de una expeculación individual ó de alguna comandita comercial, que hubieran expresado sus quejas por la dejadéz en que se les tenía, entonces, quizás, hiciera ya algunos años que se le hubiesen dado sanción.

¡Cinco años han dormido en el regazo negligente de la Comisión de Fomento!

Cinco años han dormido sin estudio esas ideas que merecieron ser consideradas en una Convención celebrada exprofeso, y que han sido especialmente recomendadas en otro Congreso, y que han logrado el aplauso consagrado en más de cien editoriales de la prensa nacional!

Otras concepciones, sin importancia, ni explicación racional, abortos de la audacia ó de la ignorancia, aparecidas despues, han conseguido incorporarse á nuestra legislación sin otro fin, ni más objeto, que satisfacer

la vanidad de sus autores, quienes, á la fecha, ignoran para que molestaron la atención de la Asamblea.

Es que á las veces, un triunfo, patriótico ó un éxito, son menos aceptables y más difíciles de reconocer ó discernir, que conceder facilidades al interés personal.

Pero, á mi, todo eso me tiene sin preocupación. Soy hombre de lucha y de perseverancia, y cuando marcho trás un ideal que considero patriótico, persuadido de que ha de convertirse en realidad, no mido obstáculos, ni me acobardan dificultades, ni me inquietan las represalias de los intereses personales que tenga que destruir en mi marcha.

Me he trazado un rumbo bien jaloneado para mi vida pública, y lo sigo sin vacilaciones;—me he formulado un programa concreto de trabajo para mi acción legislativa, y lo estoy cumpliendo. Y puedo jactarme, de que, en un país, como el nuestro, donde hasta los mayorales de tranways hablan de lo que aquí, se llama política,—yo, que he tenido el honor de ser diputado cuatro veces, y miembro del Consejo de Estado otra, no he pronunciado un solo discurso parlamentario sobre semejante tema; porque entre nosotros las opacas cuestiones económico;—histórico-geográficas, á que me he consagrado, no obstante referirse concretamente al bien estar de la masa social y à la dirección más conveniente para llevarla á las fuentes del trabajo, que conceden riquezas, poderío, respeto y grandeza para el in-

dividuo, la familia y la nación, no constituyen ciencia política.

Política, entre nosotros, es la conquista de favores para primar y perdurar en las alturas del gobierno, con ocupación de los mejores puestos en la escala gradual de los éxitos, que han comenzado no pocas veces en alguna portería ó en la cuadra de algun cuartel.

....

Pero, tengo fé en que ahora, dada la buena voluntad patriótica y la reconocida ilustración de la actual Comision de Fomento de la H. Cámara de Representantes, estas ideas lograrán llegar á ser discutidas por lo menos; y aunque no tengo la pretensión de que se acepten tal cual las presento, abrigo sin embargo la esperanza de que al ser consideradas, pueden dar lugar á que se haga la luz sobre varios problemas trascendentales para el porvenir de la República que necesitan de una discusión alta, sábia y patriótica.

En las notas que voy á permitirme poner ahora á mis proyectos, evidenciaré algunas de las reformas que yo creo necesarias en algunos de sus artículos, reformas que agregadas á las que se dignó hacer la H. Cámara, podrán mejorar el plán de gobierno con que conviene desenvolver en el tiempo y en el espacio los medios de progreso destinados á transformar nuestros departamentos del Este.

I

PROYECTO DE LEY

SOBRE MODIFICACIONES AL TRAZADO DE FERRO-CARRILES EN LOS DEPARTAMENTOS DEL ESTE Y NORDESTE DE LA REPÚBLICA.

El Honorable Consejo de Estado, en ejercicio de sus funciones de Poder Legislativo (1).

DECRETA:

Artículo 1.º Autorízase al Poder Ejecutivo para proponer y convenir con las respectivas empresas ferrocarrileras, y sobre las actuales bases de garantía con ellas establecidas, las siguientes modificaciones á los trazados *de las líneas por construir en los departamentos del Este y Nordeste de la República.*

a) Desde la Estación Minas pasando por los valles «Chico», de «Fuentes» y «Aiguá» hasta llegar á la ciudad de Rocha,—en sustitución de la sección, por construir, entre la Estación «La Sierra» y la referida ciudad de Rocha (2) (Trazado Olmos Cebollatí).

---

(1) Hoy debe decirse: El Senado y Cámara de Representantes de la República O del Uruguay, etc.

---

(2) Véanse páginas 257 y 266.

(b) Desde el kilómetro 360 de la misma línea (3) hasta la ciudad de Treinta y Tres, (4) pasando el rio «Cebollatí» por su tercio medio, y el Olimar por su Paso Real,—en sustitución de la sección entre los kilómetros 360 y 402 en la desembocadura de «Cebollatí» en el Lago Merín.

(c) Desde la ciudad de Melo hasta la frontera con Rio Grande, en Aceguá, (camino nacional á Bagé) en sustitución de la sección proyectada entre dicha ciudad y la villa de Artigas.

Artículo 2.° Los puentes que estos nuevos trazados exijan sobre los rios «Cebollatí» y «Olimar» se construirán de modo que no interrumpan la navegación

Artículo 3.° Autorízase á la Junta E. Administrativa del departamento de Cerro-Largo, para conceder, previo llamado á licitación, el establecimiento de un ferro-carril, de trocha angosta, sin garantía, desde la ciudad de Melo hasta la villa de Artigas (5).

Artículo 4.° Autorízase á las Juntas E. Administrativas de los departamentos de Minas y Maldonado, para conceder, dentro de sus respectivas jurisdicciones, y prévio

(3) Este kilometro 360 está sobre un albardón entre el rio San Luis y el arroyo Pelotas, afluentes del lago Merín. Véase el plano que acompaña los proyectos ó el mapa de la República.

(4) Para entroncar allí con la línea del Nordeste que debe continuar de Nico Perez á Melo pasando por Treinta Y Tres. Véase el plano oficial del trazado de ferro-carriles publicado por el Ministerio de Fomento.

(5) Véanse págs. 248 y 249.

llamado á licitación, otro ferro-carril de trocha angosta, sin garantía, que partiendo de la capital del primero y pasando por la Villa de San Cárlos y la capital del segundo, llegue hasta el puerto de Maldonado (6).

Artículo 5.° Autorízase tambien á la Junta E. Administrativa del Departamento de Minas, para conceder, en las condiciones ya expresadas, otro ferro-carril de trocha angosta, entre su capital y el paso de las Piedras del Rio Cebollatí (7).

Artículo 6.° Autorízase así mismo á las Juntas E. E. Administrativas de Rocha y Maldonado para conceder, en iguales condiciones, otro ferro-carril de trocha angosta, desde la capital del primero hasta la Villa de San Cárlos, empalmando aquí, en el proyectado en el artículo 4.° entre Minas y el puerto de Maldonado (8).

Artículo 7.° Declaránse estos ferro-carriles como obras de utilidad pública, y, para su construcción, equiparados á los de trocha ancha, comprendidos en la red general sancionada, á los fines de la expropiación (9).

Artículo 8.° Las tarifas de cargas y pasajes serán sometidas á la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 9.° El llamado á licitación se

---

(6) Véanse págs. 251, 258 y 278.

(7) Véase pág. 248.

(8 Véanse pags. 258 y 249 y los artículos 5.o, 6.o, 7.o 8.o y 9 o de la ley general de ferro-carriles de 27 de Agosto de 1884.

(9) Véanse los artículos 35 de la ley general de ferro-carriles citada y los artículos 5.o, 6.o, 7.o, 8.o, 9.o y 28 de la ley reglamentaria de la anterior, de Septiembre 3 de 1884.

hará con un plazo de seis meses, despues del cual, si no se hubieren presentado propuestas, las Juntas quedan autorizadas para concederlos en adelante sin este requisito.

Artículo 10. En los casos en que una línea deba ser concedida por las Juntas de dos departamentos, el llamado á licitación se hará de común acuerdo, y la presentación de propuestas debe ser simultánea é idéntica á cada Municipalidad, abarcando todo el trayecto como si se tratara de un solo departamento.

Artículo 11. Cada Junta podrá, dentro de su jurisdicción, observar el trazado y provocar su alteración antes de conceder la línea, prèvio acuerdo con la Empresa proponente.

Artículo 12. Las Juntas que tengan interés común en una línea, convendrán, reunidas, á invitación de una ellas, las condiciones en que debe hacerse el llamado á licitación, así como tambien para resolver sobre su aceptación ó rechazo, y en caso de desacuerdo, éste será sometido al Poder Ejecutivo y se estará á su resolución.

Artículo 13. En las escrituras de concesión se establecerá la fecha en que las líneas pueden ser expropiadas ó deben quedar á beneficio de las mismas Juntas ó del Estado.

Artículo 14. Derógranse las leyes que se opongan á la presente.

Artículo 15 El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Artículo 16. Comuníquese, etc.

Montevideo, Agosto 29 de 1898.

FRANCISCO J. ROS.

II

PROYECTO DE LEY

SOBRE NAVEGACIÓN Y CANALIZACIÓN DE LOS RIOS «CEBOLLATI», «OLIMAR», «SAN LUIS Y «SAN MIGUEL»

—

El Honorable Consejo de Estado en ejercicio de sus funciones de Poder Lejislativo.

DECRETA:

Artículo 1.° Declaráse de utilidad nacional la canalización y navegación de los rios «Tacuarí», «Cebollatí», «Olimar» «San Luis» y «San Miguel», dentro de las zonas siguientes:

(a) El «Tacuarí» desde el Paso de la Cruz hasta su confluencia en el lago Merin.

(b) El «Cebollatí» desde el Paso de las Piedras hasta su confluencia en el lago Merin (1).

---

(1) Véase el art. 5.o del proyecto anterior y la pág. 248.

(*c*) El «Olimar» desde el Paso Real frente á la ciudad de Treinta y Tres hasta su desembocadura en el «Cebollatí» (2).

(*d*) El «San Luis» desde la Estancia de Vicente Correa hasta su desembocadura en el lago Merín.

(*e*) Y el «San Miguel» desde cinco kilómetros arriba del Fuerte del mismo nombre hasta su límite en aguas comunes con el Brasil.

Artículo 2.° El Poder Ejecutivo ordenará que se proceda al estudio de los mencionados cauces y se proyecten y se presupuesten las obras que deban realizarse, para que en ellos sea posible la navegación, en aguas bajas, para embarcaciones de un metro cincuenta centímetros (1m. 50 c.) de calado.

Artículo 3.° En dichos estudios se comprenderán tambien los puntos en que sea conveniente establecer puertos ó faros con las obras necesarias.

Artículo 4.° La navegación, dentro de las zonas establecidas en el artículo 1.° será completamente libre para toda clase de embarcaciones sin bandera.

Artículo 5.° Las embarcaciones serán consideradas como vehículos de carga en caminos nacionales.

Artículo 6.° Queda prohibida la conducción de dinamita, pólvora, armas y todo pertrecho de guerra, cuando no sea espe-

(2) Véase art. 1.° inciso b) del proyecto Núm. I.

cialmente autorizada por las autoridades respectivas (3).

Artículo 7.° Las embarcaciones que hagan el tráfico de estos rios, pagarán una patente anual que será establecida por el P. E. al reglamentar esta ley.

Artículo 8.° El producido de esta patente, así como el del importe á que se refiere el artículo 9.°, corresponderá por partes iguales á las Juntas E. E. Administrativas de los departamentos de Cerro-Largo, Treinta y Tres, Minas y Rocha.

Artículo 9.° Las embarcaciones que entraren del exterior, sugetándose á las prescripciones de los artículos 4.° 5.° y 6.° abonarán un impuesto de 0$20 ct. por tonelada de registro, que les dará derecho à una permanencia de 30 dias en el interior de los rios, vencidos los cuales, deben optar, ó por tomar la patente á que se refiere el artículo 7.° ó por un nuevo abono de 0$20 c. por tonelada, que dará derecho á otros 30 días de permanencia, y así sucesivamente.

Artículo 10. El pago de este impuesto, así como el de la patente anual se harán efectivos en los puertos de aquellos rios que el P. E. determine.

Artículo 11. Para entrar del exterior, tendràn las naves que fondear en las desembocaduras de los rios, frente á las receptorias que en ellos se establezcan, y prévio pago del impuesto de los derechos aduaneros que les correspondan, así como del establecido en el artículo 9.° se les expedirá

(3) En rigor este artículo podría pertenecer á la Reglamentación de la ley.

el permiso correspondiente para una permanencia de 30 días en sus aguas, con derecho á cargar y descargar en todos los puertos de sus márgenes.

Artículo 12. La entrada del exterior y la salida fuera de la desembocadura de los rios solo podrá permitirse desde la salida hasta la puesta del sol.

Artículo 13. Toda embarcación que violara lo preceptuado en el artículo anterior, se considerará en condiciones de contrabando.

Artículo 14. Igualmente se considerará caso de contrabando, todo embarque y desembarque efectuado fuera de los puntos indicados para tales operaciones.

Artículo 15. Con el fin de realizar las obras preceptuadas en el artículo 2.° créase un impuesto de *uno por mil* adicional al de Contribución Inmobiliaria en los departamentos de Cerro-Largo, Treinta y Tres, Minas y Rocha (4).

Artículo 16. Este impuesto cesará tan luego como con su producido se hayan realizado las obras á que se destinan.

Artículo 17. Las balsas que actualmente existen y las que en adelante se establezcan, dentro de las zonas libradas á la navegación, arreglarán sus maromas de manera que no interrumpan la navegación hasta la

---

(4) No se incluye Maldonado en este impuesto porque él no usufructuará las ventajas de esta ley. Al menos directamente.

profundidad de 1 m. 50 c. de calado en aguas bajas (5).

Artículo 18. Los puentes que se construyan en las mismas zonas serán de tal sistema que no impidan la navegación (6).

Artículo 19. Los propietarios ribereños tendrán derecho á construir muelles para embarque y desembarque en las márgenes de las zonas navegables, prévio permiso concedido por el P. E. despues de oídos el Departamento Nacional de Ingenieros y la Dirección General de Aduanas.

Artículo 20. Autorízase al P. E. para expropiar los terrenos que fueran necesarios para regularizar los canales, ó para establecer los puertos que se determinen.

Artículo 21. Los buques de la armada nacional están exentos de lo dispuesto en los artículos 4.°, 5.°, 6.°, 7.°, 9.°, 11, 12, 13 y 14.

Artículo 22. Los despachos de los buques que salgan al exterior se expedirán determinando únicamente el nombre del buque y el de su capitan ó consignatario, sin establecer nacionalidad ni matrícula.

Artículo 23. Deróganse las leyes que se opongan á las disposiciones contenidas en los artículos anteriores.

---

(5) Este artículo puede suprimirse, porque corresponde á la reglamentación de la ley y porque entonces podrá determinarse la profundidad á que deben colocarse las maromas.

---

(6) Véase el artículo 2.o del proyecto núm. I sobre trazados ferro-viarios.

Artículo 24. El P. E. reglamentará la presente ley.

Artículo 25. Comuníquese, etc,

Montevideo, Agosto 29 de 1898.

FRANCISCO J. ROS.

III

PROYECTO DE LEY

SOBRE FUNDACIÓN DE COLONIAS AGRÍCOLAS EN LOS DEPARTAMENTOS DE CERRO LARGO, TREINTA Y TRES Y MINAS.

El Honorable Consejo de Estado en ejercicio de sus funciones de Poder Legislativo.

DECRETA:

Artículo 1.° Declárase de conveniencia nacional la creación de cuatro colonias agrícolas de cinco mil hectáreas de superficie cada una en los siguientes puntos del territorio:—Una en «Aceguá», departamento de Cerro-Largo;—otra sobre las márgenes del rio «Tacuary» en el mismo departamento; (1)—otra sobre las márgenes del rio «Olimar» en el departamento de Treinta y Tres;—y la otra sobre las márgenes del rio «Cebollatí» en el departamento de Minas (2).

---

(1) En el límite con el departamento de Treinta y Tres.

(2) En el límite con el departamento de Rocha

Artículo 2.° La primera de estas colonias, se denominará «Larrañaga», la segunda «Perez Castellanos» la tercera «Doroteo García» y la cuarta «Domingo Ordoñana».

Artículo 3.° Estas colonias podrán fundarse por cualquier persona ó sociedad anónima que se sujete á las disposiciones de la presente ley.

Artículo 4.° Si la persona ó sociedad que proponga la fundación de una ó varias de las colonias, no fuese propietario del terreno en que pretenda crearla, podrá solicitar su expropiación en la forma establecida por la ley, prévios los siguientes requisitos que regirán aún en el caso de invocarse la calidad de propietario:

(*a*) Justificar que los títulos de la propiedad son incontestables;

(*b*) Que las tierras son de las consideradas de primera clase para la agricultura de cereales y que no contienen extensiones anegadizas, ni con pedregales;

(*c*) Que están regadas por aguadas naturales, abundantes y permanentes en todas las estaciones del año;

(*d*) Que tienen montes de los cuales pueden extraerse durante cinco años las maderas y leña necesarias para el consumo de la colonia;

(*e*) Que están situadas á una distancia que no exceda de cinco kilómetros de un rio navegable, ni de diez de alguna de las líneas férreas proyectadas.

Artículo 5.° Las condiciones establecidas

en el artículo anterior se justificarán con un certificado expedido por la Junta E. Administrativa, en cuya jurisdicción se hallan las tierras.

Artículo 6.° Sin este certificado no serán tomadas en consideración las solicitudes de concesión.

Artículo 7.° Deberá tambien el proponente, ofrecer, conjuntamente, una garantía de diez mil pesos oro, ó su equivalente en títulos de deuda pública para ser depositados en el Banco de la República durante el tiempo que se expresa en el artículo siguiente.

Artículo 8.° Otorgada que sea la concesión por el Estado, en el momento de firmar la escritura de contrato, el P. E. entregará como premio, á cada colonizador, ó á cada Empresa colonizadora, por cada una de las Colonias, cinco letras, por valor de cinco mil pesos cada una, que le serán abonadas en la forma siguiente:

La primera, al justificar con declaración escrita de la Junta E. Administrativa respectiva, que ha deslindado, amojonado y cercado, con alambre, el perímetro de la colonia y los frentes de las chacras á los caminos, en las condiciones establecidas por los artículos 12 á 20 inclusives;—Que ha colocado en ella, cincuenta familias, segun lo preceptúan los artículos 28, 29, 30, 31, 32 y 33, y que ha cumplido además, hasta esa fecha, todas las obligaciones estipuladas en esta ley. Conjuntamente con el pago de esta letra, se le devolverá el depósito de garantía de diez mil pesos con

más los intereses que hayan devengado.

La segunda letra será abonada, al justificar, en la forma establecida, que ha colocado en las condiciones ya predichas otras cincuenta familias.

La tercera letra será abonada al justificar que se ha recogido la tercera cosecha de trigo y la tercera de maíz.

La cuarta letra será abonada al justificar que se ha recogido la tercera cosecha de trigo y la tercera de maíz.

Y la quinta letra será abonada al justificar que se ha recogido la cuarta cosecha de trigo y la cuarta de maiz.

Artículo 9.° Se entenderá por una cosecha, la producida por el cincuenta por ciento, á lo ménos, de la superficie total de la colonia.

Artículo 10. La falta de cumplimiento del colonizador, durante este tiempo, á cual quiera de las prescripciones de la ley, traerá, como consecuencia, la pérdida de la letra ó letras, cuyo importe le faltare recibir.

Artículo 11. Para hacer frente á las erogaciones que imponen las letras á que se refiere el artículo 8.°, el P. E. queda autorizado, para vender, prévio llamado á propuestas, ó en remate público, todas las tierras de su propiedad, en las colonias nacionales que aún no hubieran sido colonizadas desde su fundación (2).

(2) El 4 de Abril de 1899, el doctor Juan Gil, representante por Rocha presentó un proyecto que aun no ha sido considerado y que se relaciona con este artículo, por el cual se aplicaria á mejoras generales de vialidad el producto de la venta de las tierras del Estado situadas en los departamentos de Salto y Artigas y que fueron destinadas infructuosamente á colonias agricolas.

II

Artículo 12. El Estado concede además á cada colonia, los siguientes favores:

(*a*) Las tierras, propiedades y animales de los colonos y del colonizador utilizables dentro de los límites de la colonia estarán exentos del pago de toda contribución ó impuesto, creado ó por crear, durante diez años.

(*b*) Los negocios de almacen, tienda, ferretería, sastrería, barraca, herrería, carpintería, hotel, barbería, botica, molinos, atahonas, panadería y carnicería, estarán tambien exentos del pago de todo impuesto durante cinco años.

(*c*) Los vehículos de los colonos y los de la administración de la colonia serán igualmente libres de impuestos.

(*d*) Los colonos hijos del país no podrán ser obligados á prestar servicio militar, sino en el caso de guerra nacional (3).

(*e*) En cada colonia se establecerá una escuela del Estado tan luego como haya en ella 30 niños, en la edad fijada por la ley de educación común.

---

(3) El 12 de Junio de 1902, el diputado por Paysandú D. Setembrino Pereda presentó un proyecto análogo, con lo que preceptúa este artículo, por el cual se exime del servicio militar en caso de guerra civil á todos los ciudadanos que ejerzan habitualmente el cultivo de la tierra.

Fué informado favorablemente por la Comision de Milicias.

III

Artículo 13. Comprobada que sea por el colonizador su calidad de dueño de la tierra, con título de orígen incuestionable y que ella reune las condiciones exijidas por el artículo 4.°, y una vez otorgada la escritura de concesión, solicitará del P. E. que ordene al Departamento de Ingenieros el envío de un agrimensor para efectuar el trazado y amojonamiento de los lotes en que se ha de fraccionar la colonia.

Artículo 14. El amojonamiento se hará con hitos de piedra de un metro de largo por veinte centímetros en cada cara, clavados sesenta centímetros debajo de tierra y colocados de 500 en 500 metros.

Artículo 15. El área de cada lote ó chacra, no podrá ser menor de 30 hectáreas, ni mayor de 50 hectàreas.

Artículo 16. La proporcion entre el frente y el fondo no podrá exceder de uno por cinco, pero puede ser de dos por cinco, ó de tres por cinco si así lo impusiera el reparto de aguas.

Artículo 17. Las líneas de los costados de los lotes formárán invariablemente, ángulos rectos con la línea del frente.

Artículo 18. Todos los caminos y calles de la Colonia tendrán 17 metros de ancho.

Artículo 19. Los lotes formarán grupos no mayores de veinte chacras, en séries de diez, lindando por los fondos

Artículo 20. Todas las chacras tendrán frente á algun camino.

Artículo 21. Los gastos que demande la

operación del trazado y amojonamiento, á excepción de los honorarios del agrimensor, correrán de cuenta del colonizador

Artículo 22. Concluida la operación, levantado el plano acotado, y aprobado que sea por el Departamento Nacional de Ingenieros, se sacarán tres copias legalizadas, que se destinarán: una al archivo de la Sección Topográfica, otra á la Junta E. Administrativa del departamento en que se encuentre la colonia, y otra para el colonizador ó Empresa colonizadora.

Artículo 23 La conservación de los caminos corresponde á los colonos en la parte comprendida por el frente de su chacra, y hasta el eje de la vía. Lo demás corresponde al colonizador.

Artículo 24. En el centro de cada colonia, ó en el paraje más apropiado de ella, se trazará y amojonará tambien un pueblo, al que se le dará el nombre de la Colonia, con una plaza de 100 metros por 100, circundada por veinte y cuatro manzanas de las mismas dimensiones, y en ellas, se deslindarán, de acuerdo con la Junta E. Administrativa respectiva, un solar para templo, otro para escuela, otro para Comisaría, otro para Juzgado, y otro para Comisión Auxiliar; y todos, y cada uno, tendrán 20 metros de frente por 50 metros de fondo.

Artículo 25. Estos solares serán escriturados por el colonizador á la Junta E. Administrativa, determinando en la respectiva escritura el objeto á que se destine cada uno.

Artículo 26. El colonizador está obligado,

á construir durante el primer año, la casa de la Administración y los depósitos para cereales con capacidad para 10,000 quintales de trigo y 10,000 quintales de maíz.

Artículo 27. Está obligado á establecer dentro del segundo año, un molino harinero que baste á las necesidades de la Colonia.

Artículo 28. Está obligado á suministrar á cada colono, el primer año, la cantidad de semilla necesaria para sembrar la mitad de su chacra con trigo, y una tercera parte con maíz; así como tambien las semillas para la siembra de papas, zapallos, porotos, moniatos y legumbres para el consumo de la familia de cada colono.

Artículo 29 Está obligado á formar almácigos de árboles maderables y frutales para suministrar á cada colono y anualmente, hasta los cinco primeros, 50 piès de los primeros y 20 de los segundos, ó sean 250 árboles de madera y 100 frutales.

Artículo 30. Los árboles maderables, que la administración de la colonia dé á los colonos serán: eucaliptus, álamos y sauces; y los frutales serán: durazneros, manzanos y naranjos.

Artículo 31. Está obligado á dar á cada familia de los colonos, los materiales necesarios para fabricar una casa de paredes de terron y techos de paja de 10 metros por 5 metros y con dos puertas y dos ventanas, y lo necesario para un galpon de terrón y techo de paja con dos puertas.

Artículo 32. Está obligado á suministrar á cada colono, que lo solicite, al ingresar, un arado, una reja de remover la tierra, dos

palas, dos azadas, una guadaña, dos hozes, una hacha de monte, un carro con barril para acarrear agua para el consumo de la casa, dos bueyes, una vaca lechera y un caballo.

Artículo 33. Está obligado tambien á mantener gratuitamente á los colonos durante el primer año de su ingreso, en la forma, cantidad y calidad que se establezca en el contrato, y á permitirles tambien, gratuitamente, que puedan cortar, cada quince dias, y durante cinco años, una carrada de leña en los montes de la colonia.

IV

Artículo 34. Para poder ser colono se requiere:

Ser ciudadano oriental, ó padre de hijos orientales, ó casado con mujer oriental, ó hijo de padre ó madre oriental (4).

Artículo 35. En cualquiera de estos casos, debe tener 25 años cumplidos de edad, saber leer y escribir, comprobar que ha trabajado la tierra anteriormente (5) y tener familia.

---

(4) Posteriormente, los acontecimientos politicos ocurridos en el país, y otros razonamientos que expondré en la discusión, han modificado en parte mi criterio á este respecto de la nacionalidad.

---

(5) A este respecto, tambien he tenido que modificar mis ideas, y en su momento, propondré un término medio que pueda conciliarse con el fin que me propongo..

Artículo 36. No pueden ser colonos los mayores de 60 años sino ingresando como jefes de familia y acompañados de hijos varones mayores de 20 años; los militares de cualquier graduación; los amancebados, los que tengan hábito de ebriedad y los que hubieren sido penados por la justicia criminal.

V

Artículo 37. Comprobadas por un colono las condiciones que para ser tal se establecen en los artículos 34 y 35, y convenida su admisión con el colonizador, se le otorgará por éste un boleto provisorio de posesión en el que estará determinado el número y área del lote que va á ocupar y el precio estipulado por cada hectárea, así como las condiciones en que ha de efectuarse el pago de la tierra y de los útiles que le sean entregados.

Artículo 38. El valor de la tierra de las chacras no podrá exceder de 20 $ por cada hectárea.

Artículo 39. El cobro de la tierra y de los útiles y semillas que el colonizador entregue al colono, se hará efectivo dentro de los plazos estipulados, que no podrán ser menores de cinco años, pagaderos de año en año, para la primera, y de seis para los segundos.

Artículo 40. Epago se hará con trigos y maíz hasta la cantidad que represente la obligación anual, ó en dinero, si así se

hubiese convenido, prévia garantía en este caso, á satisfacción del colonizador.

Artículo 41. Si los colonos solicitasen del colonizador, arados, palas, bueyes, caballos, semillas, etc., al entregárselos firmarán un vale por su importe, pagadero á los seis años con un interés de 9 °/° anual.

Artículo 42. El precio que el colonizador podrá cobrar al colono, por cada instrumento de labranza ó por cada animal y por la semilla, será fijado en el contrato celebrado con el P. E.

Artículo 43. Los materiales para construir las poblaciones y los árboles á que se refieren los artículos 29 y 30, se considerarán donados por el colonizador al colono.

Artículo 44 Las casas de los colonos deben edificarse á 100 metros, cuando menos, de cualquiera de los límites de su chacra, á excepción de el del frente sobre el cual podrá poblarse si así lo considera conveniente.

Artículo 45. Si por causas de fuerza mayor, como epidemia, seca extraordinaria, incendio ó invasión de la langosta, uno ó más colonos, perdieran su cosecha, cuando menos en un 50 °/°, se le libertará ese año del pago de la amortización correspondiente, cobrándole un interés de 9 °/° sobre el capital que debió integrar y hasta que lo abone.

Artículo 46. La administración tendrá un agricultor inteligente, que dará à los colonos una lección dominical de una hora, sobre la mejor manera de cultivar las tierras.

Este agricultor estará obligado á evacuar

cualquier consulta que en todo momento le hagán los colonos.

Artículo 47. Al dorso de todo boleto de posesión y de todo documento de la colonia con los colonos se transcribirá esta ley.

VI

Artículo 48. Los colonos están obligados:

(*a*) A cultivar anualmente, las dos terceras partes de sus chacras hasta terminar el pago de sus obligaciones con la Empresa Colonizadora.

(*b*) A plantar y cuidar los árboles que les entregará el colonizador durante los cinco primeros años.

(*c*) A cultivar una hectárea de alfalfa ó cebada para los animales de su trabajo.

(*d*) A observar buena conducta.

(*e*) A no alejarse de la colonia por más de 24 horas durante los primeros cinco años, sin prévio aviso á la Administración.

(*f*) A no permitir que sus animales pasen á las chacras de sus colindantes.

(*g*) A mantener en buen estado de conservación la parte de camino, que dé frente á su chacra, desde la línea del centro de dicho camino.

(*h*) A observar y respetar todas las disposiciones contenidas en esta ley y las de órden interno que sancionadas por la Junta E. Admistrativa, de

acuerdo con la Administración y los representantes de los colonos rijan dentro de la colonia.

VII

Artículo 49. Los colonos nombrarán anualmente, por elección, tres miembros de la colonia para que los representen, y con autoridad para resolver de comun acuerdo con la administración todas las dudas ó divergencias que puedan sobrevenir entre ellos mismos ó entre ellos y la Empresa colonizadora.

Artículo 50. Cuando no fuese posible ponerse de acuerdo entre la autoridad de la colonia, y los representantes de los colonos, se apelará à la Junta E. Administrativa, para que ella resuelva, y se estará sin réplica á su sentencia.

Artículo 51. Los colonos que hubiesen satisfecho las tres primeras anualidades establecidas en los artículos 39 y 40, tendrán derecho á ser escriturados de su chacra, con gravámen hipotecario, por el resto de la deuda, pero sin que esto los liberte de las obligaciones contraídas al firmar las letras y en los plazos ya estipulados.

Artículo 52. Cumplido el pago, se les escriturará la propiedad definitivamente, ó se les chancelará la hipoteca; y los gastos que origine esta documentación será de cuenta del colonizador.

Artículo 53. Una vez escriturado un colono de su propiedad, queda libre de toda obligación con la Empresa Colonizadora y

en las condiciones de cualquier propietario que no pertenezca á la colonia.

Artículo 54. Los colonos tienen derecho á solicitar de la Empresa todos los datos, informaciones y consejos, referentes á la agricultura á que se dedican.

Artículo 55. Los colonos tienen derecho á que se les dé educación gratuita á sus hijos desde el momento que en la colonia hayan 30 niños en edad de recibirla.

Artículo 56. Los colonos pueden criar aves y cerdos y aumentar el número de sus animales de trabajo, pero este aumento no pueden exigirlo de la Empresa Colonizadora como al ingreso.

VIII

Artículo 57. Los límites de las chacras, entre sí, no podrán zanjearse, ni en ellos podrán podrán plantarse pitas. (cactus)

Artículo 58. Los cercos medianeros serán de alambre, madera ú otro material.

Artículo 59. Durante los cinco primeros años de la fundación de las colonias, no se permitirán en ellas, reuniones políticas.

Artículo 60. Las multas que se establezcan en las colonias para penar las infracciones de órden interno, serán fijadas por la Empresa, de acuerdo con los representantes de los colonos, y sometidas á la aprobación de la Junta E. Administrativa.

Artículo 61. La aplicación de estas multas será tambien establecida en la misma forma.

Artículo 62. Queda absolutamente prohibido el concubinato en las colonias.

Artículo 63. Por los caminos de lás colonias queda prohibido el pasaje de tropas de ganado.

Artículo 64. Deróganse las leyes que se opongan á la presente.

Artículo 65. El P. E. reglamentará esta ley.

Artículo 66. Comuníquese, etc.

Montevideo, Agosto 29 de 1898.

FRANCISCO J. ROS.

—

IDEAS EXPUESTAS ANTE EL HONORABLE CONSEJO DE ESTADO PARA FUNDAR LOS PROYECTOS DE MODIFICACIONES AL TRAZADO FERRO-VIARIO DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA ZONA ESTE, Y NORDESTE DE LA REPÚBLICA;—DE CANALIZACIÓN Y NAVEGACIÓN DE ALGUNOS DE SUS RIOS; —Y DE COLONIZACIÓN EN LOS MISMOS DEPARTAMENTOS. — PRESENTADOS POR FRANCISCO J. ROS.

—

Honorable Consejo de Estado:

Con los tres proyectos de ley que acaban de leerse, y que, en conjunto, por su tendencia, pueden considerarse como uno, me propongo mejorar, en cuanto sea posible, dentro de nuestra actualidad, la situación

general de los departamentos *Cerro Largo, Treinta y Tres, Minas, Rocha y Maldonado,* que forman el grupo administrativo de la parte Este y Nordeste de la República.

Estas cuatro unidades político territoriales, de las diez y nueve, que constituyen nuestro organismo nacional, sin ser las mayores en extensión desde que, á tal respecto *Cerro Largo* está en la segunda categoría; *Minas* en la sexta; *Rocha* en la novena; *Treinta y Tres* en la undécima, y *Maldonado* en la décima octava, suman no obstante, en su conjunto, una superficie de 52.153 kilómetros cuadrados, que representan casi el doble del reino de Bèlgica que solo tiene 29 457 kilómetros;—es mayor que la Confederación Suiza que mide 41.346 kilómetros;—es catorce mil kilómetros más extensa que Dinamarca y apénas una cuarta parte menor que la Grecia.

Sin embargo, tan dilatada superficie solo cuenta con 157.651 habitantes, ó sea á razon de tres habitantes por kilómetro cuadrado; y esto mismo, computando, para la la distribución, las agrupaciones urbanas de sus cinco ciudades: «Melo», «Treinta y Tres», «Rocha», «Minas» y «Maldonado», y de sus diez pueblos: «San Carlos», «Nico Pérez» «Zapicán», «Lascano», «Castillos», «Solís», «Pan de Azúcar», «Santa María», «Artigas» y «Parado», que sumados dàn como 36.000 habitantes, cifra que si la hemos de descontar del total, para obtener el coeficiente de densidad de esas campañas, éste solo será de 2 habitantes 33 c. por kilómetro cuadrado.

Pero, con todo: así mismo la estadística oficial les asigna en conjunto una riqueza aforada en 33:563.713 $ para la percepción del impuesto inmobiliario, cuyos guarismos representan, casi en absoluto, el valor del suelo inculto, sin la ganadería que es casi primitiva; y puede decirse, que de las dos nodrizas personificadas en el cultivo y el pastoreo que segun Sully vigorizan el organismo de la Francia, solo la última ha prodigado allí el jugo de sus pechos; en tanto que la primera, como vírgen olvidada, conserva todavía los suyos cubiertos con el verde manto de gramíneas conque le vistió la naturaleza, sin que le sea dado ocultar, sino revelar con el, los tesoros de vida que encierran sus senos generosos, capaces, por sí solos, de alimentar y enriquecer tres zonas como aquella á las primeras caricias del trabajo.

Parece que la naturaleza como un reproche que haga más resaltante el desdén y la incuria del hombre, ha querido derrochar allí todas sus galas y todos sus favores.

—

Bajo la red de círculos máximos que desde el Polo Norte al Polo Sur se cruzan 360 veces con los paralelos del Ecuador ciñendo la esfera para determinar las posiciones relativas del planeta, esta region dá lugar para que se puedan trazar en ella, tres grados de longitud y tres de latitud, que por estar los últimos entre 32 y 33 y 34 y 35° del emisferio Sur, le permiten tener un

clima envidiable; que, en el, si en los rigores estivales, y en los dias de máxima sube el termómetro hasta 35° centígrados, se conserva en mediana en 24°; y que si en los meses invernales suele descender hásta una mínima de 6° sobre cero, se mantiene normalmente entre 12° y 14°.

La meteorología ha querido tambien ser buena eomo el clima y le concede por término medio 46 dias de lluvia en los 365 de las cuatro estaciones

La topografía, à su vez, le ha dado relieves con los mejores niveles, y la ha adornado con sus mejores cuadros; y desde las cumbres de la Sierra de Aceguá á 2.100 piés sobre el nivel del Océano hasta las ciénagas de la India Muerta, San Luis, San Miguel y de Castillos, á 8m. 90 c. sobre el mar; y desde las alturas que circundan la capital de Minas hasta las orillas del lago Merin, —se desarrollan, en esta riquísima zona oriental los más variados y encantadores panoramas que hacen grata la vida y despiertan el amor de localidad para garantir el arraigo del habitante.

Valles fertilísimos donde la tierra llega á tener 30 pulgadas de humus, que devuelven la cimiente hasta 50 veces por una;—lomas donde crecen los mejores pastos conocidos en la nomenclatura de Linneo;—vegas donde germinan desde el Yatay que dá fruto industrial hasta la tacuára que llega á tener 35 centímetros de circunferencia; — bosques que producen maderas de construcción como el tarumán que se eleva á 40 piès de altura,—agrias asperezas que ofrecen desde

el mármol estatuario, hasta la piedra calcárea, y desde el aúreo metal hasta la oscura pirolusita; y lagun·s extensas y profundas, como la Negra, de Castillos, de Rocha, de Garzon y de José Ignacio, las que algunas serán futuros puertos interiores, y que cubren con sus aguas tranquilas extensiones que pasande 10.000 hectáreas enla más pequeña, y en las que la sonda baja desde 4 hasta 8 metros de profundidad.

Y entre las sierras altas, las lomas suaves, los valles plácidos, las hondanadas húmedas, y las planícies cubiertas de gramíneas, brota, salta, corre, y se desliza, una articulación hidrográfica tan enredada y asombrosa, que promete todos los favores que la industria moderna puede pedir, para la agricultura, la fuerza motríz y la vialidad.

Desde las altas cimas descienden á millares delg^das serpientes cristalinas que bajan las laderas, retorciéndose, para confundirse y engrosarse en los valles, escurriéndose por sus hendiduras y lanzándose despues con ímpitu á cuencas mas profundas, donde, en nuevos encuentros vuelven á reducir su número para aumentar su volúmen y proseguir con más reposo y magestuosamente otros senderos que llegan á la categoría de rios y se dán los nombres de «Cebollatí», «Tacuary», «Olimar», «Parad», «San Luis», «Aiguá» y «San Miguel», que en su marcha, abren, algunos, alveólos, hasta de 350 metros de anchura y zocaban profundidades que llegan á diez, convidando á la navegación y á la industria á que utilicen sus caudales.

Y esta red hidrográfica, que desdeña el mar, contra la ley general, para alimentar con sorda protesta al lago Merín, y otras lagunas, no corre y se desliza en medio de la tristeza de cuencas desoladas, sino que, al llegar á sus términos, lleva el recuerdo de haber regado tierras en las que se producen desde el trigo, y desde el pero, la cidra, el limón y la manzana, hasta el granado y el algodón. Y bosques espesísimos que miden su anchura por kilómetros, y en los que crecen lujuriantes el coronilla, el talà, el lapacho, el blanquillo, la palma alta, el laurel, el sauce, el mataojo, el tambetari, el arrayán y hasta el naranjo y el duraznero silvestre. Y tambien forman islas, como las del «Tacuary» y del «Cebollatí» que llegan hasta tener diez kilómetros de largo, cubiertas de espesuras vírgenes que no han podido reducir ni el hacha del montaráz, ni el fuego del carbonero.

Los valles humedecidos por tan abundante irrigación, no quieren ser menos opulentos, y en sus suelos de esmeralda, brotan todas las gramíneas que engordan y dán fama á los ganados de nuestra tierra por sus carnes suculentas.

Y hasta el mar, como para vengarse del desdén de aquellos rios que no mueren en sus aguas, bate con sus ondas saladas los 200 kilómetros de flanco que le presenta esa region frente al atlántico, y le ofrece más de cuarenta clases de peces de los más delicados y mejores, y los anfibios más productivos á la industria, que viven en sus

entrañas oceánicas y que representan una enorme riqueza de facilísima explotación; y como última generosa represália, despues de no haber querido dar un solo puerto en todo el largo litoral del Estado de Rio Grande, al pasar la frontera del Chuy, permite que en la Coronilla se forme uno con aguas profundas, para facilitar por él, la entrada y salida al futuro comercio de aquellas latitudes.

Tiene, pues, la región que nos ocupa, todas las condiciones físicas que Raleigh Gilbert y otros exijen para el desarrollo ventajoso de la inmigración y colonización.

—

Y hay más que todo eso. Hay capacidad para contener ampliamente tres veces la población actual de toda la República; hay condiciones naturales, no solo para producir seis veces lo que actualmente dá nuestra agricultura en toda la extensión nacional, sino tambien, medios excepcionales para favorecer un desarrollo industrial incomparable, con facilidades de transporte superiores á toda competencia económica para exportar nuestra producción por már y por tierra.

Podría, pues, esta parte de nuestro país, hoy olvidada, soportar, sola y desahogadamente, todo el gravámen de nuestras deudas, que ahora nos oprimen y axfisian.

Merece, por tanto, especial atención del estadísta para que con previsoras y zagaces medidas de gobierno, le facilite el desen-

volvimiento, de los grandes factores de riqueza propia que atesora, y pueda colocarse en la lucha del progreso nacional, en el puesto de vanguardia político-económico, decretado por su envidiable posición geográfica, por la magnífica generosidad del suelo y por la excepcional dulzura de su clima.

De contribuir en alguna forma á la realización de ese ideal, tratan estos tres proyectos, que he tenido el honor de someter á vuestra ilustrada consideración, para que, conjuntamente con otras iniciativas de gobierno, puedan cambiar en el menor tiempo posible su desventajosa actualidad.

Trato con ellos, de modificar el trazado ferro-viario proyectado para aquella parte del país, porque, tal como está planeado, lo considero de imposible realización durante muchos años por razones que expondré.

Trato de abrir al tráfico más de doscientos kilómetros de vías fluviales, económicas y estratégicas con posible y pequeña erogación, para completar, con ellas, el éxito de la vialidad ferro-carrilera.

Y trato de colonizar aquellas deshabitadas campañas, no solo por la necesidad de aumentar su población, sino para responder de inmediato á las exigéncias del consumo local, y con el aliciente de excepcionales ventajas para la exportación; pero, para ello, teniendo en cuenta las lecciones recibidas en la experiencia propia y á tan caro precio pagada por la Patria.

Tales son los puntos que me he permitido estudiar, buscando el desarrollo económico

de esos departamentos, para que tambien sea posible la realización de otras fecundas iniciativas de progreso, que, sin estos medios secundarios y complementarios no han de llegar á la cima.

El puerto «Coronilla» cuya importancia futura conoceis, no puede tener vida próspera sino se le dán los medios de hacerlo accesible y utilizable como puerto de importación y exportación, no solo para aquella parte del país, sinó tambien para una gran extensión del Estado de Rio Grande, que sucesivamente ha de utilizarlo por conveniencia económica.

La misma exportación de ganado en pié, que es el primordial objetivo de sus concesionarios, ha de defraudar sus esperanzas y ha de llevarlos al desastre, si no cuentan con colonias que produzcan forrajes para el alimento de los animales durante la travesía; y cereales que lastren las bodegas de los trasatlánticos que han de conducirlos, para que con otros frutos del país completen cargamentos á los viajes de retorno de los barcos que hubiesen traido mercaderías.

Y sin medios de comunicación interiores, rápidos y económicos, que hagan posible esto, será difícil encontrar los capitales necesarios para construir el puerto.

Si los buques han de entrar al Estuario en busca de forrajes ó á completar su cargamento, las treinta horas de ida y las treinta de regreso, ó sean sesenta menos de viaje, que tiene de ventaja sobre los puertos del Rio de la Plata, y las demás, sobre riesgos y gastos habrán desaparecido.

La «Empresa de Desecación» de los ingenieros Lamolle y Andreoni, que demanda tambien grandes capitales, y que en breve comenzará sus trabajos, no podrá explotar con éxito sus 47.000 hectáreas de tierras fértiles, si les falta la salida que permita exportar por allí sus productos económicamente

Y los centenares de kilómetros de palmares que prometen un desarrollo inmenso á la industria del alcohol, tampoco podrán explotarse por las mismas razones.

Son iniciativas, todas estas, de una correlatividad tan íntima, que dá el derecho de afirmar: que sin ferro-carriles y vialidad fácil y económica en aquella zona, no es posible la construcción del puerto Coronilla como Empresa de porvenir, así como tampóco es posible el desenvolvimiento de otras industrias que demandan gran capital.

Sin el puerto de «Coronilla», tampoco es posible, por ahora, la construcción de los ferro-carriles del Este, y sin todo esto, la colonización no tendrá el desarrollo en grande escala que le corresponde, no obstante que resuelto el problema de esos medios de progreso, ella es de una necesidad urgente, imprescindible.

Habéis de permitirme, pués, que abuse de vuestra benévola atención con el estudio parcial de estas cuestiones á fin de llegar á la conclusión que cada una de ellas demanda para fundar los proyectos de ley con los cuales pretendo solucionarlas.

II

Uno de los problemas que siempre han preocupado á las naciones, y ahora más que antes, es el de una conveniente y sábia distribución del movimiento interior, en forma tal, que proteja y estimule el desarrollo de sus producciones haciéndolas transportables en tiempo breve y económicamente hacia los centros de consumo en que han de colocarse.

Con tal fin, los ferro-carriles, las carreteras, los canales y los rios navegables, han de construirse y explotarse respondiendo á un plan económico y previsor que no solo sirva de inmediato esos intereses sino que les dilate los horizontes del porvenir.

Debe tambien la vialidad ser estratégica en todo concepto; en el concepto del desarrollo económico, y en el concepto de la defensa nacional.

Estos principios generales han llegado á constituir uno de los postulados abstractos de la ciencia del gobierno, que aumenta en consecuencias y llega á la categoría de ley con cláusulas de interés internacional, según la posición geográfica y la relatividad más ó menos excepcional que el mapa político le conceda á la nación que debe realizarlos.

No es solo una densa red de caminos carreteros, ni una gran cantidad de kilómetros de vías férreas, ni la caudalosa importancia de los rios, lo que por sí solo constituye la verdadera y sabia distribución de la vialidad, si todos, y cada uno de esos

factores del movimiento, no obedecen en su explotación al plan preconcebido de favorecer la circulación en los rumbos indicados por la conveniencia de presente y los anhelos de futuro.

Felizmente, nosotros, por uno de esos secretos de la suerte hémos empezado con acierto la realización de la vialidad nacional á pesar de haberla empezado á la inversa de otros pueblos más viejos, que comenzaron su circulación por el camino carretero, despues por los rios y canales y más tarde por el ferro-carril.

Nosotros hémos comenzado por este último adelantado y rápido medio de transporte, confiados en que él por su propio influjo nos traerá los demás.

Es un sistema que puede denominarse, eminentemente americano.

—

En tanto que no contamos aún con caminos carreteros, ni con navegación interior, á pesar de tener una de las más envidiables articulaciones hidrográficas del continente, nuestra República dentro de sus 186.925 k.c. de superficie, ofrece el asombroso ejemplo de disponer ya de 1.739 k. 341 m. de vías férreas en explotación; 218 k. 620 m. en construcción; 986 k. 667 m. estudiados y 570 k. en estudio, (1) lo que dá un total de

(1) Datos tomados de la obra Ferro-Carriles Americanos por don Juan José Castro.

3.514 k 588 m. en todo concepto y representando ya los existentes un capital de 11:150.857 £, ó sean 52:409.027$90 c. oro oriental. (2)

Nuestras líneas férreas nos dán 8 k. 964 m. de extensión por cada 1.000 k de territorio, en tanto que la Argentina solo tiene 4 k. 483 m.; Chile, 3 k. 676 m.; el Perú, 1 k. 435 mts.; el Brasil, 1 k. 233 m. (3); el Paraguay, o k. 997 m., y Bolivia, o k. 756 mts.

Y mientras que nosotros tenemos 2 k. 063 m. por cada mil habitantes, Chile solo tiene 1 k 169 m.; el Brasil o k. 693 m.; el Paraguay o k. 693 m.; Bolivia o k. 461 m. y el Perú o k. 418 m. (4). La República Argentina es la única de estas naciones que en este concepto nos adelanta con un poco más de medio kilómetro con la cifra de 2 k. 961 m. frente á la nuestra de 2 k. 063 metros.

Yo creo, pués, que nuestra generación habrá realizado ya en nuestro país,—después de construída la red general estudiada,—lo que podía y debía hacer respecto á la vialidad ferro-carrilera garantida por el Estado.

Creo que nuestra red general *considerada*

---

(2) Estos datos son los del año 1898, que no los altero porque tendría que ampliar el punto en mayor extensión que lo que permite esta nota.

---

(3) Id. Id.

---

(4) Datos tomados de la obra Ferro-Carriles Americanos por don Juan José Castro.

en su conjunto está bien irradiada y combinada para la explotación de las riquezas interiores; *salvo en la parte construida:*—la sección entre Paysandú y Salto;—*y en la por construir;* el trazado entre la estación «La Sierra» k. 50 de la línea del Este y la ciudad de «Rocha»; así como tambien entre el k. 360 de la misma en «San Luis» y el k. 402 en «Cebollatí»; y por último, el ramal entre la ciudad de «Melo» y la «Villa de Artígas», secciones que dentro de un momento pienso criticar para poner en evidencia, después, las ventajas político-económicas en que fundo las modificaciones de trazado que establece el proyecto de ley núm. 1 que acaba de leerse.

Fuera de esto, y considerada en general nuestra red, lo repito con agrado,—ha sido bien meditada en cuanto á los fines de la estratégia moderna y nos dá el derecho de decir, que es casi seguro que durante un cuarto de siglo no será necesario proseguirla con el auxilio directo del Estado.

III

En este intervalo de tiempo y respondiendo á las exigencias de intereses locales, han de construirse necesariamente nuevas y numerosas líneas férreas de trochas ancha y angosta, que vivirán vida próspera al amparo de la iniciativa particular, así como tambien numerosos caminos de acceso á las estaciones ferro-viarias, que, juntamente con aquellas, están destinadas á favorecer á los grandes troncos de la red general garantida

por el Estado y á libertarlo por consiguiente del fuerte servicio de protección que ahora les presta con merma y sacrificio del presupuesto general, para asegurarles la existencia hasta llegar al rendimiento preceptuado por la ley.

A este respecto estoy completamente de acuerdo con la autorizada opinión de nuestro ilustrado compatriota D. Juan José Castro, cuando en su notable estudio sobre ferro-carriles americanos, dice refiriéndose á los nuestros:

« El país no tiene ya necesidad de más
» líneas principales que las que componen
» su sistema actual de vialidad férrea;—la
» República lo que necesitará en lo futuro
» es proyectar y llevar á cabo la red eco-
» nómica de interés local, de ferro-carriles
» secundarios, para servir á los centros de
» colonización é industriales. »

Pero con esto no queremos decir que la protección del Estado deba cesar en absoluto, durante un cuarto de siglo, en conceder sus favores á la vialidad general. Todo lo contrario. Solo me refiero á la vialidad ferro-carrilera.

Si creemos haber cumplido nuestra misión favoreciendo con la garantía del Estado la construcción de la mayor parte de la red general decretada, esto no quiere decir que nuestra obra haya terminado.

Estamos ahora obligados á preocuparnos de las vías carreteras, que son caras pero necesarias, y más que necesarias imprescindibles despues del cerramiento de la propiedad, para con ellas, facilitar y empujar

hácia adelante el progreso general del interior.

Estamos tambien obligados á preocuparnos de las numerosas, excelentes y muy económicas vías fluviales con que nos ha favorecido la naturaleza con pródiga generosidad, y à propender, por todos nuestros medios de gobierno y propaganda, á crear centros agrícolas, que constituyen aumento de civización y población para las desiertas campañas, que, siendo dueñas de inmensas ventajas naturales, se ven reducidas, por falta de transportes económicos, á vivir todavía la vida pastoril aprendida de nuestros mayores.

Pero, la hora es de evolución; de evolución por necesidad económica y por imposición de progreso.

Lo dice á gritos la estadística como tendremos ocasión de demostrarlo; lo dice el ejemplo de países vecinos que nos llevan una larga delantera; y lo dice la dolorosa experiencia aprendida en los últimos lustros.

Felizmente y por circunstancias que conducen á interesantes observaciones, nuestras vías férreas construídas, atraviesan perpendicularmente nuestras principales arterias fluviales, y ninguna de ellas, á excepción de la línea entre Paysandú y Salto, corren paralelas á esas rutas líquidas, que, por lo económicas, si son aliadas de la agricultura, son tambien rivales invencibles de los ferro-carriles cuando se presentan en competencia con estos y paralelamente.

Todo ferro-carril flanqueado por una vía

marítima ó fluvial utilizable para una navegación de transportes de carga, si no recorre una zona sumamente poblada, en la que el tráfico de pasajeros le dé vida, marcha rápida è inevitablemente á la ruina, porque sus tarifas no podrán igualarse jamás.

Por estas razones y no por otras, el ferro-carril del Este, está parado en la «Estación la Sierra».—No puede ni podrá competir con los puertos de «Piriápolis», «Maldonado» y «La Paloma».

Demostrémoslo en teoría general primero, y despues, con hechos prácticos y nuestros.

Un wagon de carga de diez toneladas, cuesta mil pesos; y por tres mil pesos se tiene una embarcación de rio ó de canal que carga 200 toneladas.

A precio igual, capacidad siete veces mayor por agua.

En una línea bien servida, un wagón en actividad media, que cuesta, agregando la parte de locomotora, 3.600 $, transporta en mediano 50.000 toneladas á un kilómetro; resulta, pues, que, por ferro caril, una tonelada kilométrica exije un capital de tres centésimos de peso, oro, de material rodante.

Para una extensión de 200 kilómetros y una embarcación de 3 000 $, *que haga solo cinco viajes por año* tenemos para el tonelaje kilometrico 300×5×200=300.000 toneladas kilométricas, y siendo 3 000 $ el valor del vehículo, viene á corresponder á *un centésimo* por tonelada kilométrica en vez de tres centésimos por tracción de ferro-carril.

Según nuestra estadística de ferro carriles (Oficina de Control) el gasto de la tonelada es de 0$022 m. en mediana; y según cálculos hechos por nuestro distinguido compatriota el ingeniero Benavidez que por su experiencia en estos trabajos, es autoridad entre nosotros, ese mismo gasto es de 0$006 m. para nuestras embarcaciones costaneras.

Pero no debo detenerme más por ahora sobre este punto, aunque puede hacerlo con demostraciones más convincentes aún por lo concretas, porque tendré ocasión de presentarlas un poco más adelante.

En cambio, las vías fluviales, por estas mismas razones, corriendo perpendicularmente à las líneas ferro-carrileras, son aliadas de sus intereses, puesto que, con menos gastos que cualquier carretera ó ferro-vía económica pueden traer hasta los rieles los productos de extensas regiones.

¿Se concibe acaso la existeneia próspera de un ferro-carril en países despoblados como el nuestro sin más contribuyentes para su sosten que los que encuentra en los extremos de sus líneas, que van á llevar progreso á la soledad, ó en las breves paradas de sus estaciones, aisladas por falta de caminos que conduzcan hasta ellas?

¿Se concibe acaso, que con las elevadas tarifas que necesariamente deben tener esos ferro-carriles, por la escaséz de cargas que transportar. éstas aumenten para reducir aquellas, existiendo tan íntima correlatividad entre ambos fenómenos?

Por eso, entre nosotros, es casi imposible,

más allá de ciertas zonas agrícolas, establecer otras más apartadas, porque resulta inmensamente caro el transporte de los productos hasta los grandes centros de consumo y exportación.

Hay que reconocer todo el fundamento que tuvo la conclusión 3.ª del grupo X de nuestro Congreso Ganadero Agrícola cuando estableció: « Que había necesidad de » facilitar con buenos caminos el acceso á » las estanciones, y cooperar por todos los » medios posibles á que los ferro-carriles » dén el rendimiento máximo. »

Esto se conseguirá indudablemente, construyendo caminos, pero hay que comenzar con ellos como se comenzó con el trazado de los ferro carriles, esto es: construyendo los más extratégicos primero. Entiéndase, que al decir extratégicos no empleo el vocablo en su ascepción militar, sinó en el sentido de distribución del movimiento en armonía con los intereses que representan las grandes líneas de nuestras ferro-vías

Estamos pagando auualmente 201.401 £ 56 c. ó sean 946.587$33 c. por concepto de garantía sobre 1.149k.708 m. que importan 5:750.418 £, y cuando se hayan terminado las líneas que aún faltan construir, pero que están concedidas con los favores de la ley, esas garantías importarán la enorme suma de más de 1:300.000 $ anuales!

A nuestros ferro-carriles se les ha fijado el tipo de 5.000 £ por kilómetro para su construcción, cuesten esa suma ó no la cuesten; y sobre ese tipo gravita una garantía de 3 1/2 %; es decir, que, por cada

kilómetro de vía, y mientras los libros de las empresas no arrojen un producto líquido de 7 % tenemos que abonar la suma de 822$50 c. al año por cada kilómetro!

Hay, pues, necesidad de pensar en una vialidad más económica, en armonía con esos intereses y los de su sucesivo desenvolvimiento.

Estas razones y otras que expondré, motivan el proyecto número 2, referente á la navegación de los ríos «Tacuary», «Cebollatí», «Olimar», «San Luis» y «San Miguel»

Busco con él, hacer utilizables más de 250 kilómetros de vías de comunicación que recorrerán la zona más fértil y rica del país, y hacerlas utilizables, en forma tal, que, ni se sacrifiquen los intereses de la zona que directamente se vá á beneficiar y valorizar, ni obligue á reformar el presupuesto general de la nación reduciéndolo.

Hay necesariamente que desarrollar los medios de transporte, y si para eso, la carretera es cara todavía, en relación á nuestros recursos, debe seguirse el consejo del insigne Jovellanos en su famosa Ley Agraria al decir: « Que cuando algun dis-
» trito se hallare tan retirado de los centros
» de consumo, que el precio de conducción
» en ruedas haga todavía invendibles sus
» frutos, la razon y la equidad exijen que
» se proporcione una comunicación por
» agua, ya franqueando la navegación de
» algunos de sus rios, ya abriéndola por
» medio de un canal, si posible fuera, puesto
» que el Estado debe á todos sus miembros

» los medios necesarios á su subsistencia,
» do quiera que estuviesen situados. »

La canalización de algunos—muy pocos,—altos fondos; y el ensanche de algunas angosturas que presentan los cauces de los poderosos rios «Tacuarí», «Olimar», «Cebollatí» y «San Miguel» hoy ya navegables en gran parte de sus largos cursos, y que se preceptúa en uno de los proyectos de ley que he presentado, se ajusta á éste sábio consejo.

Los altos fondos que habrá que canalizar en esas vías fluviales, costarán muy poco relativamente á la importancia y magnitud de los resultados que esas obras van á producir.

Hasta hace poco tiempo era imposible valorar de antemano, entre nosotros, el presupuesto de obras de esta naturaleza, pero ahora, los trabajos llevados felizmente á término en el Rio Negro, entre la boca el «Yaguari y la ciudad de Mercedes, nos dán ya un tipo de comparación con precios nacionales.

Esa sección de 55 kilómetros, en nuestro rio más caudaloso y ancho del interior, que había sido presupuestada en 100.000 $ acaba de terminarse con un gasto de 18 á 19.000 $ habiéndose canalizado tres altos fondos: uno denominado «Barrientos» de 650 m. de largo por todo el ancho del rio; otro, el «Pantanoso» de 200 m. y otro, el «Pichon» de 1.700 m. profundizándolos hasta dar paso á buques de 1m.50c. de calado en las mayores bajantes, cuando antes en casi todo

el año solo presentaban una profundidad de om.60 c.

Es decir, que ha costado alrededor de 7 $ el metro por sección y comprendiendose en esa cantidad, no solo el dragado, sinó las obras de encauzamiento y demás que fueron necesarias y se realizaron.

Pero á esto podemos agregar: que esa misma obra, podría hacerse hoy con una economía de 15 á 20 % debido á la experiencia adquirida por el personal empleado en estos trabajos.

Estos datos los debo á la benevolencia de mi amigo el ingeniero Benavidez, director de las obras.

Se vé, pues, como es fácil la realizacion de ese proyecto de ley que he tenido el honor de someter á la consideración del H. Consejo.

El rio Cebollatí es actualmente navegable en una extensión de 42 kilómetros para buques de 2m.50 c. de calado;—en otra extensión casi igual para 1m.60 c. y 1m.50c.;—y hasta el Paso de las Piedras (departamento de Minas) 90 k. más arriba lo sería tambien, sinó se opusíeran cinco altos fondos que dán nombre á otros tantos pasos conocidos, pero que solo son tales en la estación de verano, y que aún así, en las mayores bajantes ofrecen más de 1 m. de profundidad.

Esos altos fondos los constituyen bancos de arena fáciles de canalizar y de poca anchura. El álveo de este río durante 30 kilómetros desde su desembocadura en el Lago Merín, hácia arriba, presenta una

anchura de más de 350 m. Depués y remontando su curso, disminuye paulatinamente hasta tener de 80 á 100 m. por término medio hasta 132 kilómetros de su desembo cadura.

El *Olimar* es navegable actualmente para buques de 2m.50 c. de calado en una extensión de 25 kilómetros desde su con fluencia en Cebollatí, aguas arriba, y con una anchura media de 100 á 150 m. En adelante, y remontando su curso hasta el «Paso Real» frente á la ciudad de «Treinta y Tres» hay fondos de 1m.50 c., en verano, generalmente, y solo interrumpen la navegación tres ó cuatro bancos de arena que dán nombre á otros tantos pasos. Presenta este río algunos pasajes en que su álveo se estrecha hasta 35 m. pero entre barrancas de tierra fáciles de desmontar para producir el ensanche; de manera que por esta vía fluvial se podrán navegar con trabajo de poco costo, 65 kilómetros desde la capital del departamento (por donde pasará el ferrocarril proyectado de Nico-Pérez á Cerro Largo y el proyectado y corregido por mi de la «Coronilla» á «Treinta y Tres») hasta encontrar la confluencia del Cebollatí; y por éste en una extensión de 30 kilómetros que pueden considerarse como continuación de *Olimar* hasta el lago Merín, ó sea en un total de 95 kilómetros.

El *Tacuarí* es navegable actualmente para buques de diez piès en una extensión de 24 kilómetros, desde su confluencia en el Merín, aguas arriba, con una anchura de 100 á 120 m.

Después, remontando su curso hasta el «Paso de la Cruz» (donde pasa el trazado del ferro carril de «Treinta y Tres» á «Melo») presenta fondos que varían desde 1 m., 1 m. 50 y 2 m. hasta los de 10 pies en su bajo curso.

Este río, será, sin duda alguna, el que más costará canalizar, debido no solo al mayor número de bancos que presenta su lecho, sinó tambien á las angosturas que hay en su álvec y á la violencia de algunas de sus curvas que suelen cerrarse en menos de noventa grados.

El *San Luis*, es navegable actualmente en una extensión de 20 kilómetros desde el lago Merin aguas arriba hasta encontrar el trazado del ferro-carril del Este. Presenta una profundidad de 3 m. á 3 m. 50 c., y la anchura, de su álveo es de 100 m. á 200 m. Este río no requiere obra alguna de canalización.

El «San Miguel» limítrofe en parte con el Brasil, con muy poco costo será navegable en 20 kilómetros. Tiene profundidad actualmente desde 3 m. hasta 6 m. y su álveo presenta una anchura de 100 á 50 metros.

IV

Creo haber demostrado hasta aquí, no solo las ventajas físicas de esta riquísima zona del territorio, sinó tambien los poderosos recursos naturales, que, sabiamente explotados, pueden transformarla en un emporio de progreso nacional.

La causa principal de su estacionamiento

y atraso, es necesario reconocerla, en primer termino, en el aislamiento á que se encuentra condenada sin poder salir con sus productos hacia los mercados de consumo.

Entregada por esa circunstancia á la vida pastoril, casi primitiva, tiene que buscar colocación para sus ganados en los saladeros de Rio Grande por su proximidad á ellos, ó traerlos rendidos y depreciados à los de Montevideo, por las inmensas distancias que deben atravesar en un viaje que, según las localidades, representa diez y doce jornadas por pésimos caminos.

Esos ganados no pueden convertirse en carnes saladas en sus propias dehezas por que los gastos de fletes para transportarlas á los puertos de embarque actuales harían ruinosa esa industria.

Por la misma razon no han podido explotarse aquellas fértiles campañas con la industria agrícola porque la exportación de los cereales más allá de sus fronteras, devoraría las ganancias.

La cria de ovejas, por idénticas razones está reducida en gran parte de estos territorios á lo absolutamente preciso para sus necesidades, y apenas si en la zona más séptentrional, la de Minas, ha comenzado á desarrollarse. (1) La carestía en la conducción de las lanas es la causa. Desde Nico Pérez hasta Montevideo solo el flete de ferro carril, representa 8 $ ó c. por cada mil kilos.

(1) Téngase presente que esto fué escrito el año 1896. Las modificaciones á la estadística las encontrará el lector en la nota á la Comisión de Exposición-Féria de Melo.

Y sin embargo, esa región, que por las razones expuestas resulta como emparedada en el ángulo Nordeste del país, es la que naturalmente ofrece mayores facilidades y presenta mejor posición geográfica para comunicarse con el exterior; y con ventajas tales, sobre todo el resto del país, que asombra cómo, hasta ahora, nuestros gobernantes no se han preocupado de ella para convertirla en fuente poderosa de riqueza nacional.

Esa región, con sus caudalosos ríos, en gran parte navegables, y con su puerto de la «Coronilla» sobre el Atlántico libre de todos los peligros de la navegación del Rio de la Plata; con más de 20 horas menos de viaje hácia Europa que el de Montevideo y 30 horas menos que el de Buenos Aires, representa con esta ventaja en tiempo solamente, una economía superior á toda competencia, para la exportación de ganados, carnes, lanas y cereales.

Pero, para sacar provecho de todas esas ventajas que brinda su excepcional posición y sus extraordinarias condiciones hidrográficas y topográficas, es necesario articular sus caudalosas arterias fluviales con una línea férrea que atravesándolas perpendicularmente reciba los frutos que por esas baratísimas rutas líquidas lleguen hasta sus rieles para ser transportados en brevísimo tiempo al puerto de salida, que muy en breve ha de estar construído según lo preceptúa la ley de su creación.

V

Un error de óptica económica, y una cuestión de derecho internacional, que encarna como consecuencia de su naturaleza, otra de susceptibilidad nacional, han extraviado durante largos años el sentido de nuestra conveniencia comercial privándonos de ver la realidad de las cosas.

Cada vez que hémos dirijido la vista hácia esa riquísima extensión del país, nuestros ojos se han encontrado con la *Laguna Merin*, y al verla grande como un mar y en ella muriendo las aguas de nuestros rios más caudalosos nos hemos dicho:

« *Allí está la salida, la salida hácia afuera, cerrada por la cancillería de Braganza* » y nos hemos conformado melancólicamente confiados en la esperanza de un triunfo más ó menos lejano de nuestra diplomácia.

Cada plenipotenciario oriental, en los tiempos de la monarquía, al recibir sus instrucciones en nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores y al partir para la Córte Imperial, hacía su viaje soñando con ese triunfo de sus esfuerzos.

¿Acaso -se decían—no abrió el Imperio en 1868, los ríos Amazonas, San Francisco y Tocantins á la libre navégación para las banderas de todas las naciones? ¿No ha dicho un brasilero ilustre « que una época » que utiliza la imprenta, el vapor y el » telégrafo para abreviar el tiempo y el » espacio y para estrechar las relaciones de » los pueblos, no puede aceptar la política » egoista que cierra las grandes arterias de

» la circulación de la riqueza y de todas las
» conquistas del progreso? »

¿Acaso—Se decían tambien,—no se proclamó en el Rio de la Plata desde el año 21 la libre navegación de los ríos interiores?

Pero regresaban á la patria, y ninguno, durante la vida del viejo Emperador logró entrar á ella por aquella puerta silenciosa cerrada con la tranca pesadísima del tratado de Octubre de 1851.

Y fué derrocado el Emperapor, y á su escudo monárquico le sustituyó el de la flamante República de los Estados Unidos del Brasil; y nuevos enviados orientales surcaron el mar con mayores esperanzas.

¿Acaso—se decían tambien—no hémos oído de los labios de Quintino Bocayuva, aquí, en nuestra propia casa sus palabras auspiciosas á nuestro derecho? ¿No nos ha dicho él que el pueblo brasilero no es responsable de los actos del Gobierno Imperial contra estos países, actos que establecieron cierta prevención, que hoy felizmente ha desaparecido porque la República todo lo ha purificado? ¿Que el pueblo brasilero no era responsable de los actos que habían creado desconfianzas á estas Repúblicas y que, así, las luchas de Ituzaingó, Sarandi y otras, que fueron obra de los gobiernos monárquicos cargasen aquellos con su responsabilidad, pués la República Brasilera actual *seguirá otro camino, y ese no puede ser sinó el de la fraternidad y el progreso en el trabajo honrado*?

Y estas palabras que vibraron con el acento de la sinceridad al ser dichas en nuestra

tierra, y que nos hicieron concebir nuevas y más fundadas esperanzas en un triunfo del derecho moderno, desde que un tribuno de la República era quién las pronunciaba, fueron nuevo guía alentador, para, por centésima vez, iniciar una abertura diplomática que convirtiera en realidad lo que desde hace largos años está ya reconocido en principio y obligado á cumplirse por estipulación expresa. Pero la descepción tenía que ser tan evidente bajo los principios liberales de la República, como lo había sido bajo las egoistas concepciones del Imperio.

El mismo ardiente y brillante tribuno que pronunciára las fraternales palabras que acabo de recordar, fué el encargado de traer á nuestro espíritu la triste realidad.

El, el brasilero más popular en el Río de la Plata, por su talla política, por su genialidad intelectual y su prédica republicana, había de ser quién, despues, más nos contrariase con motivo de haber expresado en su Relatorio el Ministro de Relaciones Exteriores, de su país, doctor Carlos Carvalho, *que la libre navegación de la Laguna Merín y del río Yaguarón desvaneciendo preconceptos políticos habilitaría á la Repùblica Oriental del Uruguay, pàra desempeñar su función internacional en la América del Sur,* ADQUIRIENDO POR ACTO DE SU PLENA SOBERANÍA *absoluta tranquilidad interna para desembolver sus elementos de prosperidad, estando, como está, admirablemente colocada en el estuario del Plata, para servir de lazo*

de unión y de amistad con el Brasil y la República Argentina.

Había de ser, repito, ese brasilero amigo, quien contradijera esas nobles y justicieras palabras, escribiendo, como réplica de ellas en su acreditado diario *O Paiz* los siguientes párrafos:

« El ilustre Ministro es favorable á la concesión de la navegación de la «Laguna Merín» satisfaciendo así unas de las más antiguas y ardientes aspiraciones de los orientales, muchas veces propuesta y siempre rechazada por el Gobierno Imperial, poco celoso, por lo demás, de los intereses nacionales comprometidos por nuestras fronteras. — S. E. no solo se manifieta favorable á esta pretención, sinó que entiende, que la República Oriental *puede adquirir* POR ACTO DE SU PROPIA SOBERANÍA lo que depende de un acto de prodigalidad del Gobierno Brasilero, —su renuncia á la soberanía sobre aguas territoriales de indiscutible importancia estratégica.

« Esta concesión casi sugerida en la Memoria, sería contraria á las tradiciones de nuestra diplomácia y un acto de contraproducente generosidad. »

Y terminaba diciendo:

« ¿Será la opinión del ilustre Ministro acerca de la Laguna Merín la del Gobierno?

« ¿Será este uno de los asuntos esenciales del actual Ministro oriental?

« Podemos garantir, que no está con el señor Carvalho la opinion nacional. »

Ahora bien: ¿No demuestra esto clara-

mente, que en la República como en el Imperio nuestro derecho sigue siendo desconocido?

***

Aunque no me propongo entrar al fondo de esta cuestión, por que para el fundamento de mis proyectos, si bien puede suponérsele una antigencia relativa, yo no se la concedo primordial, desde luego que busco otra solución agena á la que ha perseguido ese ya largo litigio internacional, —habéis de permitirme, no obstante, que siquiera como prueba de la sinceridad del fin que anhelo, recuerde al señor Bocayuva, historia en mano, con pocas palabras y sin entrar á los dominios de la época hispano-portuguesa, que las ideas consignadas por el doctor Carvalho, en su Relatorio y que tan rudamente ataca el brillante publicista, no son sinó un homenaje honrado á la verdad y al derecho, rendido por ese ilustre estadísta que cuenta en su brillante foja de servicios «haber firmado el protocolo final de la secular cuestión de Misio nes; los trarados de comercio con Chile, y de amistad y comercio con el Japón; haber reivindicado para el Brasil la isla Trinidad de que tomaron posesión los ingleses; reanudado las relaciones con Portugal rotas por el antecesor del doctor Prudente de Moraes, y haber iniciado una política de expansiones con los pueblos de Sud-América, pensando, muy acertadamente, que más que con las naciones de Europa es con sus

vecinos del continente, con quien el Brasil debe estrechar amistad y vivir en completa armonía. » (1)

Estas últimas ideas que constituyen la parte más simpática y saliente del doctor Carvalho, para nosotros los río-platenses, no las comparte el distinguido escritor republicano.

Pero, ¿cómo prueba el señor Bocayuva que la navegación de la Laguna Merín nos está vedada en derecho, para alarmarse tanto por el reconocimiento que de ella nos hace el señor Carvalho?

Recuerde el ilustre periodísta, que por la revisión del tratado de Comercio y Navegación de 4 de Setiembre de 1857 acordado por la Cancillería oriental con la brasilera, se estableció que: « quedaba reconocida en principio la mútua conveniencia para el comercio, la industria y las benévolas relaciones de los dos países, abrir por concesión del Brasil, la navegación de Laguna Merin y del Yaguarón á la bandera de la República Oriental del Uruguay; pero que, dependiendo la aplicación de este principio de exámenes y estudios á que mandará el Gobierno Imperial proceder *desde luego*, esta concesión, sería materia de negociación ulterior, cuando se tratase el punto definitivamente; —que, entre tanto, el Gobierno de S. M. el Emperador del Brasil se ofrecía expontaneamente á dar todas las facilidades posibles al comercio qué se hace por la Laguna

---

(1) Tomado de una biografía de la Revista Ilustración Americana.

Merín y el Yaguarón, permitiendo que los productos que son objeto del mismo comercio, puedan ser embarcados directamente en los buques que deben conducirlos por aquellas aguas, sin estar sujetos por medidas fiscales y trasbordos forzados, navegando dichos buques directamente á sus destinos » (cláusulas 13 y 14 del tratado).

Ya vé el señor Bocayuva, como esa navegación nos fué reconocida, en principio primero, y permitida desde luego é *ipsofacto* por permiso del Emperador, para adelantar así la realidad práctica de un hecho que para nosotros, *no tenía, ni ha tenido otra ventaja que la de satisfacer el amor propio nacional;* desde que ninguna conveniencia hemos reportado con ella; y en cambio, otorgamos por esa extraña concesión, que el ganado en pié que por la frontera fuera exportado para el Brasil pasara libre y de todo y cualquier derecho por parte nuestra; y para que no pudiera haber duda sobre la extensión de esa concesión se declaró: que no sería el mismo ganado sujeto á derecho alguno por el hecho de salir con aquel destino del departamento ó distrito en que se halláre;—Que tampoco podràn ser sujetos á derecho alguno la introducción de los ganados que para ser engordados pasasen de la provincia de Río Grande á nuestro territorio,—Que esos ganados así como los que los brasileros poseen en el territorio de la República no podrían ser sujetos á ningun otro derecho, ni á mayores derechos, que aquellos que pagasen los ganados de los ciudadanos de la república;—Que el charque

y los demás productos de los ganados de la República que se expecifican en el anexo al artículo 4.° del Tratado, importados á la Provincia por la frontera, serían libres de todo derecho por parte de la República;— Que además, y durante la vigencia del Tratado los productos naturales y agrícolas del Brasil introducidos directamente de sus puertos en los orientales, gozarán de una reducción, en el primer año, de 3 %; en el segundo, de 4; en el tercero, de 5; en el cuarto, de 6, y así en adelante disminuyendo en 1 % más.»

Ya vé el ilustre estadísta brasilero, si adquirimos á buen precio la navegación de esas aguas en las que él ahora pretende negarnos el derecho de que las surquen nuestras naves

Para eso tuvimos que convertir la zona más feraz de la República en una deheza arcádica de la Provincia de Rio Grande, dando sin derechos de exportación, ganados y charques para impulsar la industria brasilera, así como todos los demás productos que llevados de aquí á sus plazas exportadoras, salían después, de ellas, al exterior como producción brasilera; y por último, las ventajas comerciales que le dieron una rebaja de derechos para sus productos, que comenzando en 3 % el primer año aumentaron el beneficio de 1 % en cada año sucesivo.

Pero, ¿se cumplió por nuestra parte tan beneficioso Tratado para el Brasil?

El señor Bocayuva debe saberlo; pero si no lo recordara, le diremos: que sujeto ese

Tratado á nuestra aprobación legislativa, él fué sancionado y ratificado después por las dos altas partes contratantes en Julio de 1858; y las ratificaciones, cangeadas en la Córte de Rio Janeiro el 23 de Setiembre del mismo año.

Pero,—y oiga bien esto el ilustre escritor brasilero:—la ratificación fué precedida de una Nota de nuestro Enviado, en la que decía al Gobierno Imperial, representado en el Departamento de Relaciones Exteriores por el Conde de Maraguapè, lo siguiente:

« En cuanto á la navegación de la Laguna Merín y del Yaguarón, el Gobierno de la República entiende: Que la concesión hecha en principio por el artículo 15 del Tratado de Comercio y Navegación de 4 de Setiembre próximo pasado, es, por su naturaleza, permanente é irrevocable;—Que ella, modificando sustancialmente, *destruyendo el hecho* existente antes de 1851 y el simple reconocimiento de ese hecho que hizo, por necesidad superior, el tratado de 12 de Octubre de aquel año, restablece el principio de la comunidad natural de aquellas aguas.

« Que la práctica de ese principio no puede estar sujeta á ninguna condición que lo haga inaxequible ó ilusorio.

« Y por consiguiente, que los reglamentos, con que, de acuerdo con el artículo 13 del mencionado Tratado de 4 de Setiembre se verificará la apertura á la Bandera de la República Oriental del Uruguay de las aguas de la Laguna Merín y del Yaguarón,

serán basados en los principios ahora universalmente reconocidos y aplicados por los pueblos civilizados, esto es, en los principios adoptados para la *navegación entre ribereños* después del Congreso de Viena de 1815 y ya reconocidos y admitidos por la República y el Imperio.

« Con arreglo á las declaraciones que el infrascripto acaba de hacer de la inteligencia en que el Excmo. Sr. Presidente de la República somete el tratado al Cuerpo Legislativo, para ser autorizado à ratificarlo, tendrá lugar, si se obtiene esa autorizacion, la ratificación del mismo Tratado.

« Como la inteligencia que dá el Gobierno de la República á las estipulaciones á que se refiere está fundada en el texto mismo del tratado en su más recta interpretación, en sus objetos y en los antecedentes todos de la negociación, no le ocurre al mismo Gobierno que pueda haber sobre ella la mínima divergencia entre las partes contratantes. »

« En esta convicción no trepida en some-
» ter el Tratado á la aprobación legislativa. »

« Pero, si estuviese en error, cree con-
» veniente á ámbos países, provocar desde
» luego el apercibimiento de cualquier
» divergencia que ulteriormente pudiera
» presentarse, DE MANERA QUE ELLA PUEDA
» SER TOMADA EN CONSIDERACIÓN Y RESUEL-
» TA ANTES DEL ACTO FINAL Y SOLEMNE DE
» LA RATIFICACIÓN DEL TRATADO. »

« Fué pués, bajo tales prévias y leales aclaraciones que tuvo curso, y así lo estableció claramente nuestro Cuerpo Legisla

tivo al aprobarlo en la sesión de 13 de Julio de 1858 sancionando el artículo 2.° de la autorización en estos términos: « Se considerará como parte integrante del Tratado de 4 de Setiembre de 1857 el contenido de la nota 5 de Octubre siguiente pasada por el Ministro Plenipotenciario de la República al de Negocios Extranjeros de S. M el Emperador del Brasil. »

En tales condiciones, ¿que duda, puede quedar, pues, de que la libre navegación de la Laguna Merín y el Yaguarón es ya una cuestión resuelta en derecho desde el día en que se cangearon las ratificaciones del Tratado?

Pero, no obstante, y á título según unos, de que un Tratado de permuta de territorios en la frontera no había recibido aprobación legislativa por nuestra parte, y según otros, debido á los tratados de Navegación y Comercio que celebramos con los Estados del Solvereing y la Bélgica, dándoles á aquellos países derecho de navegación en todos los puertos donde nosotros los tuviesemos, tratados estos, que acaso hicieron recordar al Brasil las inquietudes que le habían producido los *meetings* Norte-Americanos y la propaganda de la prensa francesa y New-Yorkina sobre la navegación de Amazonas, el caso es, que por parte de la Cancillería Brasilera el Tratado ha quedado sin cumplimiento, y la causa de resistencia á cumplirlo, se ha manifestado después claramente, dándole razón à los que la atribuyeron á la no aceptación de la permuta á nuestro pueblo de Rivera por

otro pedazo de territorio brasilero de la frontera; por haberlo así manifestado el Marques de Villa Bella en la conferencia diplomática que en Octubre de 1878 sostuvo con nuestro inolvidabie representante Dr. D. José Vazquez Sagastume.

El Brasil no cumplió durante el Imperio, ni cumple en la República, un Tratado solemne que tuvo la vida de la realidad para sus conveniencias, y lo cumplió la República Oriental desde el día de su ratificación hasta el 1.° de Enero de 1861 en cuya fecha lo declaró caducado el Brasil!

¿Faltamos, acaso, nosotros, á una sola de las cláusulas en él convenidas?

¿No se estableció en la Nota aclaratoria de nuestro Ministro, que la libre navegación, era, por su naturaleza, permanente é irrevocable, y que la práctica de ese principio no podía estar sujeta á ninguna condición que lo haga inaxequíble ó ilusorio?

¿No se estableció así tambien, y teniendo esa condición, como parte del Tratado, en el artículo 2.° de su aprobación legislativa?

¿No fué con esa prévia y expresa declaración por parte nuestra que se canjearon las ratificaciones después de haber prevenido al Gobierno Imperial, que, si así no lo entendiera, se sirviese provocar desde luego el apercibimiento, COSA QUE NO HIZO Y NO OBSTANTE SE CANJEÓ EL TRATADO?

Pero, con lo dicho me basta para defender de paso nuestro derecho, porque esto no es precisamente mi objeto en este instante; y aceptando de hecho torcida la cuestión, y suponiendo que nuestra diplo-

macia consiga enderezarla definitivamente, *yo me permito afirmar:* QUE LA NAVEGACIÓN DE LA LAGUNA MERIN NO TIENE PARA NOSOTROS IMPORTANCIA ALGUNA PARA SALIR AL EXTERIOR.

La Laguna Merín se abrirá á la navegacón común, por conveniencia absolutamente brasilera, y á elllo contribuirá en gran parte la realización de las obras que propongo en estos tres proyectos de ley.

Esta convenienicia, podrá no ser comprendida por el Gobierno Central de Rio Janeiro, pero lo será ampliamente por el Estado de Rio Grande, que es nuestro vecino y nuestro hermano y que anhela recuperar el puesto que le corresponde en esta parte de América por su posición geográfica y por su riqueza.

El Brasil no puede impedir á uno de sus Estados, desgraciadamente emparedado como Bolivia, por falta de salida al exterior, que cumpla su misión á la altura de la época, y que, para eso, busque el camino más cómodo y económico para tener contacto con el mundo.

El puerto «Coronilla», le brindará á la parte Sur y Sur Oeste de Rio Grande, la mejor salida al exterior, y el ferro-carril de Melo á Aceguá será el carruaje puesto en la puerta para llegar á él.

La Laguna Merín, le servirá también á una zona de aquel Estado de ruta económica para encontrar la línea férrea en «Tacuarí», «Cebollatí», «San Luis» y «San Miguel», á su elección, y para eso, no serán necesarias, ni argucias ni sugestiones nuestras. El

hecho se producirá fatalmente, porque la conveniencia económica de los pueblos es superior á toda propaganda, y el instinto de conservación y el anhelo de grandeza, en la época que corremos, es màs fuerte que *todo preconcepto político, aunque sea histórico.*

La antigua Provincia de Rio Grande, hoy Estado autónomo, tiene menos que agradecerle al Imperio que nosotros; pues víctima fué, expiatoria, de aquella política «CONTRA ESTOS PUEBLOS», que, al decir de Bocayuva «había creado prevenciones y desconfianzas».

Y que fué víctima de tan ardilosa y egoista política lo demuestra evidentemente, entre otras cosas, su vialidad ferro-viaria de absoluta estrategia militar, que cuesta ingentes sumas, para no haber dado otro resultado que encarecer el transporte del fértil y rico Estado al llegar al único e imposible puerto de exportación en la ciudad de Rio Grande.

Ningun estadísta de la antigua Provincia, ni del nuevo Estado, dejará de ver que sus líneas férreas, atravesando el territorio, de Oriente á Poniente en dirección á «Corrientes» solo tuvo por objeto flanquear aquella Provincia Argentina en son de guerra, pero, jamás, el fin de sacar sus productos economicamente al exterior.

Tambien saben, que ni el capital, ni la ciencia unidos, harán de la Barra de Rio Grande,—en un extremo del extenso Estado,—una salida cómoda al exterior, libre de riesgos y demoras cuya duración nadie puede calcular.

Felízmente, los años, el progreso, las mútuas desgracias intestinas, han acortado muchas distancias, han suavizado asperezas, han establecido confianzas, han aclarado dudas y, hoy, á la hora en que estamos, podemos plantearnos estos problemas con fránca sinceridad y seguros de que no se interpretarán con avieso criterio.

Hoy podemos decir: Rio Grande, tiene que vincular sus intereses á los nuestros, sin temores de ningun género, porque así lo imponen la naturaleza y sus propias conveniencias.

¿Que no quiere hacerlo?

¿Y quien lo obliga?

Nosotros, con y sin eso, dispondremos nuestra vialidad con arreglo á nuestros internos intereses y nada más. Pero pueblo generoso y progresista que abre sus puertas á los hombres de todas las latitudes sin preguntarles de dónde vienen, dónde ván, ni que quieren, y que registra en su estadística su adelanto político con cifras asombrosamente cosmopolitas, no hemos de hacer excepción odiosa con el vecino hermano, cuando, á su vez, quiera participar de las ventajas que nuestras leyes y nuestra idiosincracia ofrecen á todo el mundo.

Nosotros, economicamente, para nuestro desenvolvimiento interior, no necesitamos la Laguna Merín.

La Laguna Merín solo nos lleva á la región más pobre y desolada de Río Grande y á una puerta de salida al mar que no nos conviene utilizar.

Para comunicarnos con el Estado de Rio

Grande tenemos una vasta frontera terrestre, alcanzada ya tres veces por nuestras líneas férreas, convergentes, — y próxima á ser tocada por tres más.

¿Y que le podemos enviar nosotros á Rio Grande, fuera de lo que entra del exterior (que solo es de tránsito) que no sean ganados ó cereales?

Pero para los ganados hay que pensar en darles otra salida, y en cuanto á los cereales, ellos buscarán la ruta que les convenga. (1)

Error, pues, profundo error, el en que hemos estado ahora y en el que ha tiempo no estaríamos, si hubiéramos encarado la cuestion con el criterio del interés económico.

Yo creo, que si por parte del Brasil se hubiera cumplido fielmente el Tratado de Comercio y Navegación á que hace un momento me referí, y nosotros hubiéramos utilizado la navegación de la laguna, ella nos hubiera sido más perniciosa que benéfica.

Antes de tener el Puerto Coronilla y las vías férreas que á él han de concurrir, no habríamos hecho otra cosa, que derivar hácia el exterior nuestro comercio de la zona nordeste del país, vinculándolo á un camino más largo, más caro y lleno de obstáculos.

¿Qué habría exportado esa zona del país, por allá hácia el mar?

---

(1) En el repartido del H. Consejo, aparecen tras estas palabras las siguientes: «que no es la ruta de la Laguna Merín», pero ello es un error debido á que yo no correjí las pruebas de esa publicación.

¿Ganado en pié?

Nó! porque es una industria similar á la de Rio Grande y la Barra no se lo permite á ellos y por consiguiente, tampoco á nosotros.

¿Carne tasajo?

Tambien esa es la industria de aquel Estado: Entonces—¿los cueros, las lanas, el trigo, si en aquella parte de nuestro país se hubiera desarrollado la agricultura, como se desarrollará ahora necesariamente?

Tampoco, porque habrían tenido que salir por la Barra de Rio Grande con desventajas á por el Puerto de Coronilla.

Pero se dirá: Mientras no pensaron los orientales en tales medios de vialidad, actuales, ¿qué mal les habría hecho la navegación del Merín?

Yo contesto:

Establecida una corriente comercial en determinado sentido, es muy difícil, después. derivarla en dirección opuesto. Se mezclan y entrelazan muchos intereses, que, si no imposibilitan absolutamente, demoran por mucho tiempo su alteración, y entonces, el puerto de la «Coronilla» en vez de ser posible ahora,.como lo es, solo vendría á ser una realidad dentro de muchos años.

La Laguna Merín, no es un *mare clausum* como se le ha llamado, sino un vasto recipiente de agua dulce de inmensa superficie y poco fondo, que engaña á quien lo haya estudiado.

No sirve para la navegación de ultramar, y sus bancos solo permiten el tráfico á pequeñas embarcaciones de poco calado.

Por consiguiente: nuestra exportación, y quien dice la nuestra dice tambien la del vecino Estado, en la región que pueda utilizarla, tendrá que operar el trasbordo antes de salir al mar, en el puerto de Rio Grande (y eso dejando todavía de lado los peligros é inconvenientes de la Barra), y en estas condiciones, están más apartadas las desembocaduras de nuestros ríos hasta allá, que del puerto «Coronilla», que será un puerto sin barra, con aguas hondas, sin trasbordos, sin peligros y sin demoras.

Por eso, y desde que los productos del Estado de Rio Grande, que atraviesen la laguna, el San Gonzalo y parte de la laguna de los Patos para llegar con tropiezos al puerto de Rio Grande, tienen, todavía, que operar el trasbordo para salir al exterior, lógico es que encuentren en «La Coronilla» iguales ventajas superadas en tiempo y gastos.

Creo, que con lo dicho, con respecto al Merín, basta para el objeto que me propongo, pues no es mi deseo hacer capítulo especial de este punto en este lugar de mi exposición.

VI

Quiero referirme á la zona Este Nordeste de la República, por lo que ella vale y representa en si misma, y por lo que puede aspirar en engrandecimiento por su posición geográfica, relativa con el resto de la República, y por su posicion marítima en el Atlantico. Si á los saladeros Riograndenses,

les conviene ahora, á pesar del cambio de moneda, comprar los ganados de «Cerro Largo», «Treinta y Tres» y «Rocha» para convertirlos en charque y exportarlos con ganancia, lógico es afirmar cuánto más convendría que esa industria se verificase en aquellos mismos departamentos.

No obstante hay que tener presente que el Comercio de Carne Salada describe ya un arco descendente bien revelado por nuestra estadística.

El tasajo oriental exportado para todo destino en estos últimos cuatro años, dá las siguientes cifras comprobatorias de este aserto. (1)

Año	1894.......	55:812.929	kilógramos
»	1895.......	55:024.528	id
»	1896.......	55:293.524	id
»	1897.......	45:753.767	id

En cuatro años hemos tenido un descenso de 10:059.162 kilógramos, cuyo total por procedencias se descompone así:

Años	Para el Brasil	Para Cuba	Para Argentina
1894	47:662.308 k.	2:544.389	4:697.781
1895	45:803.699 »	2:213.684	6:045.829
1896	50:244.672 »	81.420	4:484.045
1897	40:215.646 »	1:170.709	3:622.612

Se vè, pues, que el descenso es general y en toda dirección.

---

(1) Téngase presente que estos datos estadísticos fueron presentados el año 1898.

Hay que ponerse en guardia frente á esta crísis que se anuncia con caractéres tan alarmantes, para un país eminentemente ganadero como el nuestro.

¿La causa del fenómeno?

La causa del fenómeno, dejando de lado ciertas circunstancias políticas como la guerra de Cuba, hay que buscarla en la exportación de ese producto en forma de ganado en pié, iniciada por la República Argentina con éxito creciente.

Por los puertos de aquella Repùblica salieron el año 1896, la enorme suma de 161 878 animales bovinos y 521.086 ovinos!

Entonces, nuestro puerto «Coronilla» con 30 horas de viaje menos hácia los puertos del Brasil y Europa, sin gastos de faros, ni de práticos, ni riesgos, ni seguros, para entrar al Rio de la Plata, tiene que ser la solución del problema.

¿Cómo competir con esa favorabilísima posición geográfica desde el centro del Estuario?

Imposible, economicamente.

Vamos á demostrarlo en cuatro palabras.

Supongamos un trasatlántico de 3.000 toneladas (capacidad de término medio) que desde Europa se dirija al Rio de la Plata.

Al llegar frente al puerto de la Coronilla se encuentra á 30 horas de Buenos Aires navegando á razon de 12 millas por hora. Por consiguiente, al regresar á Europa y al encontrarse otra vez frente á ese puerto,

habrá empleado 60 horas de viaje, ó sean dos días y medio.

Ahora bien, los gastos calculados para un buque de esas condiciones en navegación, representa 1 franco 50, por tonelada y por dia.

De manera, pués, que un trasatlántico de 3.000 toneladas habrá necesitado gastar en ese tiempo, 11.250 francos ó sean 2.250 $ de 5 francos.

A esto habrá que agregar todavía el forraje de los animales si transporta ganado en pié, cuya suma estará en relación con la cantidad de cabezas que conduzca, pero que no será menor de un franco y medio por dia por animal vacuno.

Como se vé, la diferencia ya en este solo concepto es de una importancia indiscutible. A ella hay que agregarle las otras ventajas que se derivan del tiempo, sobre el ganado, y sobre el capital empleado en tal industria. Y si esta diferencia es importante para un viaje desde el Rio de la Plata hasta los puertos de Europa, cuya travesía dura 20 días, ¿cuánto más no lo será tratándose de los puertos del Brasil, donde si se toma como puerto de llegada el de Rio Janeiro, solo dura la navegación cuatro días actualmente?

***

Pero es muy extenso y muy variado el suelo de la región Nordeste de la República, como ya lo he demostrado, para vivir solamente de la exportación de ganado en

pié. Se impone, pués, el desarrollo simultáneo de la industria agrícola.

Cerro-Largo que linda con un vecino ganadero como él, y que apenas produce cereales, en tanto que los consume, debe aprovechar su posición geográfica para evolucionar hácia la colonización agrícola en las zonas indicadas por la naturaleza del terreno.

Rocha está destinado tambien á la industria mixta. Ganadero en los terrenos propios para la vida pastoril y eminentemente agrícola é industrial en los que la naturaleza, y las iniciativas ya en camino de realidad le indican esto.

Rocha será nuestra región del arroz, de la remolacha, el azúcar, el alcohol y el lino, y de la industria porcina. Dentro de algunos año, las 47.000 hectáreas, de los bañados de Santa Teresa, las Maravillas y San Miguel, canalizados y desecados por la Empresa de los ingenieros Lamolle y Andreoni, estarán prontas para comenzar á explotar en ellas todos esos productos. Los inmensos palmares de Castillos y San Luis esperan el alambique que ha destilar el alcohol.

Minas tendrá que seguir siendo ganadero por conveniencia, pero la cria de ovejas se desarrollará grandemente por las facilidades conque podrá exportar al exterior sus lanas y el animal pié.

La estadística argentina dá una exportación por los puertos de Buenos Aires de 479.250 bovinos en el año pasado.

Tiene también que producir caballos,

pues la cifra de exportación en los mismos puertos, asciende á más de cinco mil.

En cuanto á «Treinta y Tres» su posición mediterránea, pero entre los ríos «Cebollatí» y «Tacuarí», le indican el camino ganadero-agrícola, y toda esta transformación ha de verificarse con la presencia de hechos que pueden considerarse en vías de realización, y con el concurso imprescindible, que deben llevarle los medios propuestos en los tres proyectos de ley que he sometido á vuestra ilustrada consideración.

Los hechos que pueden considerarse en vías ya de realización puesto que tienen tiempo fijado para darles comienzo, son: La construcción del puerto Coronilla por la Empresa Cooper y C.ª, y la desecación de los bañados de Rocha por la Empresa Lamolle y Andreoni para dedicarlos á especiales cultivos.

Los medios propuestos y coadyuvantes á esas obras serán:

La canalización y navegación de los ríos Tacuarí, Olimar, Cebollatí, San Luis, y San Miguel; el cambio de algunas secciones del trazado ferro-viario por construir, y la creación de cuatro colonias agrícolas en las zonas indicadas para ello.

Creo haber demostrado hasta aquí, las conveniencias económico-político-geográficas que sirven de base general á mis proyectos.

Voy ahora, á dedicar algunos momentos á cada uno de ellos para evidenciar su posible realización y sus ventajas, aisladamente.

VII

Comenzare por el proyecto N.º 1 que modifica algunas secciones del trazado ferroviario.

El ferro carril Uruguayo del Este, que partiendo de la Estación Olmos debe seguir por el camino de Maldonado y pasar por la ciudad de este nombre y su puerto, para continuar á Rocha, avanzar después hasta la frontera, y terminar en Cebollatí sobre su desembocadura en el Merín, está, como sabeis, parado hace mucho tiempo en la Estación «La Sierra» á 50 kilómetros apenas de su punto de partida.

¿Por qué?

Según el motivo aparente, por que la Empresa constructora gestiona con el Estado la diferencia de la garantía establecida al otorgarle la concesión, (7 %), y la que después del arreglo hecho en Lóndres con las demás empresas ferrocarrileras rebajó esa garantía como las de las demás líneas con proteccion, al 3 y 1/2 %.

Pero en realidad ese no es el motivo.

Y no es el motivo, porqué, si á las demás líneas les ha convenido el arreglo, á esa, si estuviera en las condiciones de espectativa económica de las otras, tambien le habría convenido.

Lo que en realidad debe haber es esto: Esa ha línea llegado yà hasta donde razonablemente podía llegar; porque si avanzara, con el 3 1/2 % de garantía, su porvenir económico es el desastre; al menos, mientras nuestra densidad de población no sea tal, que con

el tráfico de pasajeros pueda costearse la línea.

Si esa línea avanzara de la Estación «La Sierra», á los pocos kilómetros más adelante se encontraría con el puerto Piriápolis que quedaría á 5 kilómetros á su derecha y que ofrece medios de embarque para traer á Montevideo las cargas por 2$60 los 1.000 kilos, tarifa que no puede soportar la vía férrea.

Si despreciara la competencia del puerto Piriápolis y por consiguiente la región que puede utilizarlo, y en un rasgo de audacia, que rara vez caracteriza al capital, pretendiera llegar á Maldonado, encontraría allí, en su puerto, otro enemigo mucho más formidable, puesto que á 50 kilómetros más lejos que Piriápolis, embarca con tarifas de 2$50 los mil kilos hasta Montevideo. Y si con esa tarifa no es posible competir con Piriápolis, no es necesario gastar palabras para evidenciar cuánto menos lo podrá desde más lejos.

Es un hecho aplastador que basta indicarlo.

Pero supongamos todavía, que la Empresa dejara de lado todo lo que el trayecto hasta Maldonado pudiera y debiera darle, y que con mayor audacia todavía se lanzará hasta Rocha. Allí se encontraria con el puerto de «La Paloma», que tiene tarifa de 3$50 para los mil kilos hasta Montevideo.

Pero supongamos más: supongamos, hipotéticamente, que la producción creciera rápidamente en proporciones tan inusitadas

que por la gran cantidad de frutos transportables, pudiera el ferro-carril ponerse al nivel de la tarifa marítima. Entonces sucedería lo siguiente Que ese mismo aumento de cargas bajaría más el precio de conducción por agua, y las tarifas de «La Paloma» descenderían á 2 $ los 1 000 kilos, y las de Maldonado y Piriápolis á 1$50.

¿La demostración de este aserto?

La tarifa del Salto á Montevideo: 2$50 los 1.000 por la vía fluvíal.

El Salto dista más de Montevideo que «La Paloma» y la abundancia de cargas ha bajado los fletes hasta ese nivel.

No puede, pues, continuarse la construcción del Ferro-Carril Uruguayo del Este por el trazado que tiene actualmente, flanqueado por el mar á corta distancia á su derecha y flanqueado á su izquierda por sierras ásperas.

Al proyectar su trazado se olvidaron ó despreciaron los puertos que de trecho en trecho le salen al paso, y esos puertos son los que le atajan la marcha.

Ha llegado, pues, hasta donde podía y debía llegar.

Desde la «Estación Olmos» hasta el valle de las Animas, al pié de la sierra, servirá las necesidades de un territorio agrícola que cada día se hace más importante, y que dentro de poco, con sus productos, logrará compensar á la Empresa sus sacrificios dándole el interés del capital empleado en esa sección.

Queda todavía un punto por aclarar. El transporte de pasajeros.

Desde la Sierra hasta Rocha, encontraría el ferro carril. á su paso, el pueblito de Pan de Azúcar con 1.000 habitantes; la villa de San Cárlos, con 5.000 habitantes; la ciudad de Maldonado con 2.600; y la capital de Rocha con 5 000. Total de todas estas poblaciones 13 600 habitantes, que, hoy por hoy, no exigen, para comunicarse entre sí, y con la capital, más que quince viajes de diligencia redondos, cada mes; que conducen, por término medio, en cada viaje de ida y vuelta, diez y seis pasajeros, ó sean 240 en todo concepto. El máximum del pasaje de extremo á extremo de la línea, importa 8 $ y por consiguiente el promedio de las escalas no daría más de 6 $ ó sea un resultado monetario de 1.440 $ mensuales.

No ofrece, tampoco, por esta parte, aliciente alguno el itinerario. Estas son á mi juicio las verdaderas causas que obligan á la Empresa de ese ferro-carril á no póder continuar más allá de «La Sierra» donde sus locomotoras han silvado ya fatigadas, y de donde no podrán seguir con la garantía del 3 1/2 % que es la única que razonablemente puede pagar el país.

Por estas razones, proyecto la modificación del trazado entre «La Sierra» y Rocha, de 150 kilómetros, por otro, que partiendo de la «Estación Minas» y tocando los fértiles valles «Chico», de «Fuentes» y «Aiguá» y corriendo por las campañas interiores de Minas y Rocha, llegue á la capital de estedepartamento, despues de cruzar parajes que empiezan á ser agricolas y donde

la cría de ganado ovino tiene ya importancia.

Este itinerario por ser de *tierra adentro* necesita el ferro carril, como no lo necesita el trozo á que debe sustituir y que estaría flanqueado por la vía marítima.

Tendrá, pues, la línea,—por donde la proyecto,—un porvenir más halagüeño y con 20 kilómetros menos para llegar á Rocha, desde que por aquí será de 130 kilómetros y el entre la Sierra y Rocha es de 150 kilómetros.

Desde Rocha en adelante considero bueno el trazado que tiene proyectado la Empresa; trazado que pasa por el pueblo San Vicente, atraviesa los Palmares, toca los terrenos de la Empresa de Desecación de los ingenieros Lamolle y Andreoni y tambien el puerto Coronilla. Tiene contacto con la frontera al cruzar el San Miguel y sigue, buscando su término en Cebollatí. Pero al llegar al kilómetro 360, más allá del río San Luis, y hasta el 402 (tèrmino) considero otra vez, mal planeado el trazado, pues estos ùltimos 42 kilómetros correrán sobre terrenos bajos, anegadizos y despoblados.

Proyecto, por eso, la supresión absoluta de la parte de trazado entre el kilómetro 360 y el 402; y á partir del primer punto, y como continuación de su trazado, que siga la línea hasta la ciudad de Treinta y Tres, donde empalmará con el Ferro-Carril Nordeste del Uruguay, que, desde Nico-Pérez debe llegar á esa ciudad y seguir

hasta Melo para ir á terminar en la frontera.

Suprimo como he dicho los 42 kilómetros que médian entre las tierras desoladas que se interponén entre los kilómetros 360 y 402 y que los flanquea la Laguna Merín, y los sustituyo por otro trazado de 95 kilómetros entre terrenos fértiles y yendo al encuentro de un centro de población, cabeza de departamento, donde al vincular se con otra línea mediterránea, se encuentra á la vez con la vía fluvial del Rio Olimar, navegable hasta su confluencia en Cebollatí en 65 kilómetros; y desde ella, y por él, hasta el Merín en 30 kilómetros más, ó sea en un total de 95 kilómetros.

En el trayecto, al atravesar el Cebollatí en su curso medio, podrá contar esta línea con una navegación, á la izquierda, de 80 kilómetros hasta el Paso de las Piedras y de 52 kilómetros á la derecha hasta el Merin.

La ciudad de «Treinta y Tres», vendría con este trazado, á convertirse en un punto extratéjico de primer órden en todo concepto, económica y militarmente considerado.

Se facilitaría tambien la construcción inmediata de la sección provectada entre esa ciudad y Nico-Pérez y sería el verdadero pulmón comercial de la zona interior del N E. del país.

Tenemos pues, que con los 20 kilómetros que se econcmizaron en la diferencia del trazado entre Minas y Rocha, y con los 42 kilómetros, que se suprimen por inútiles

entre los kilómetros 360 y 402, suman 62 kilómetros menos que en el trazado general que actualmente tiene la línea del F. C U. del Este, pero que aun no se completan los 95 que impone el nuevo trazado que proyecto, para llegar desde el kilómetro 360 hasta la ciudad de «Treinta y Tres.»

En estas condiciones, resultan por ahora 33 kilómetros más que con el kilómetraje actual.

Pero, sigamos, que, con iguales ventajas demostradas, encontraremos un nuevo trazado que sustituyendo al que se tiene proyectado, y siendo más racional, nos dé la diferencia.

El ramal que ligará á la ciudad de Melo con la Villa de Artigas, recorriendo una extensión de 120 kilómetros aproximadamente, no tiene tampoco porvenir económico, porque cruzará una campaña destinada exclusivamente á la ganadería y próxima á la vía fluvialesdel Rio Yaguaron y la Laguna Merín.

Hay que creer que á nadie se le habrá ocurrido que por esta vía se pretenderá traer ganado en pié á Montevideo porque eso sería un disparate económico; y ni tampoco, que por ella se llevaría el ganado á Yaguarón, por que la ciudad de este nombre no es saladerista ni su municipio tampoco.

Luego este ferro-carril quedaría reducido al transporte de las mercaderías que de la laguna entraren por el río Yaguarón para llegar á Cerro Largo en la importación y vice versa para la exportación. Pero, para eso, la vía fluvial del Tacuarí canalizado,

tendrá ventajas que harán imposible la competencia ferro viaria, desde que en el Paso de la Cruz, encontrarían los buques la línea de Treinta y Tres á Melo.

Esto para el comercio de los alrededores de la capital de Cerro Largo, que para el de Treinta y Tres, tendría acceso por la misma laguna y por los ríos Cebollatí y Olimar; y para Rocha por el San Luis y el San Miguel.

Este mismo irrefutable argumento me ha servido de base para anular la sección entre los kilómetros 360 (San Luis) y 402 (Cebollatí) porque si se buscaba con ese trozo de línea recibir en la desembocadura del último, el comercio que pueda ofrecer la navegación del Merín, esto es un error, pues las embarcaciones navegando un par de horas más, ó tres, preferirán el San Luis, ó el San Miguel por la conveniencia económica que les reportaría esquivar un buen kilometraje ferro-carrilero.

Si el puerto Coronilla ha de ser utilizado por el comercio brasilero, es de sentido común, preveer que los puertos que han de utilizar toda esa región desde Yaguarón al Este, sean los de San Luis y San Miguel, según el calado de las embarcaciones, porque ambos estarán á un paso de la Coronilla, y por consiguiente, los gastos de transporte ferro viario resultarán insignificantes.

Es la frontera de Aceguá la que necesita un ramal que la vincule Melo, para, desde este punto, proseguir por la línea á Treinta y Tres y desde ésta ciudad á la «Coronilla».

La frontera de Aceguá es una región importantísima, que, comercialmente, nos ofrece mayores ventajas que Yaguarón por su posición mediterránea. Por eso proyecto sustituir el trazado entre Melo y Artigas de 102 kilómetros, por otro entre Melo y Aceguá de 86 kilómetros, ó sean 16 kilómetros menos; de donde resulta, tambien, que toda la alteración de trazados que propongo se puede realizar con solo 17 kilómetros de aumento sobre el calculado actualmente; pero, con ventajas tan evidentes en cuanto á expectativas económicas que más bien que un aumento, representará en breve tiempo una ganancia positiva por la posibilidad de extinguir la garantía.

La línea desde Aceguá hasta Coronilla tendrá un recorrido de 300 kilómetros, aproximadamente, que según nuestras tarifas ferro-viarias impondría un flete de 9$40 c. para cada 1 000 kilos (2.ª clase) ó 11$20 c. (1.ª clase).

El Estado vecino, no tiene sobre esta parte de su territorio más línea que la de Bage á Río Grande, única que vá al puerto de salida.

Y este ferro-carril, según los informes que he adquirido, tiene una tarifa de 170.000 reis por los 1.000 kilos (de 1.ª clase). No conozco la de segunda, pero es lógico suponer, que mantenga la proporción.

Puede entonces la línea de Aceguá á Coronilla, servir con inmensa ventaja los intereses comerciales de una extensísima zona riograndense.

Pero dejemos esto á un lado, desde que,

aún cuando las ventajas económicas no tienen patria, tampoco debe contarse con la casa ajena para arreglar la propia, y limitémosnos á sacar cuentas, de fronteras para adentro; y veamos para la conducción de nuestro ganado en pié, cuánto costaría un wagon grande desde Aceguá hasta Coronilla, que es el caso más desfavorable por ser la mayor distancia.

Según la tarifa del Ferro-Carril Central del Uruguay, desde la Estación Cardoso hasta Montevideo (distancia equivalente) cuesta 38 $.

Esa sería, á lo sumo, la tarifa máxima para el transporte de ganado en pié, y basta una simple ojeada á la carta geográfica de la República para apreciar el cambio que se operaría en la industria ganadera de aquella región y parte de la del departamento de Rivera cuando con ese gasto se puedan poner sus ganados sobre la cubierta de un trasatlántico.

Creo haber demostrado que el cambio de trazado ferro-viario que proyecto para algunas secciones en los departamentos de Maldonado, Rocha, Treinta y Tres y Cerro-Largo, tiene justificación económica, y responde á fines de Gobierno interior, superiores á las que se tuvieron en vista al aceptar el primitivo.

***

Pero, para facilitar aún más el desenvolvimiento del progreso de esos departamentos, y para precipitar su evolución agrícola, he

creído necesario completar estos nuevos trazados con líneas de ferro-carriles económicos, de trocha angosta, que en razón del menor capital que demandan para su construcción, podrán realizarse paulatinamente al amparo de la iniciativa particular y ser obtenidas sus concesiones con una tramitación sencilla y breve.

Con tal fin, he introducido en la ley la facultad á las Juntas E. Administrativas de concederlas en sus respectivos departamentos, á fin de que, llegada la oportunidad, y con un procedimiento sencillo, esas autoridades puedan otorgar las concesiones sacando de ellas el provecho que crean más prudente y lógico.

La línea proyectada, que partiendo de Minas y pasando por la Villa de San Cárlos y la ciudad de Maldonado terminará en el puerto de este nombre, ofrecerá una salida corta y económica hácia el mar y para todo destino á la importación y exportación de la zona septentrional de Minas y parte Norte de Maldonado, y sin competencia con otras líneas férreas ni vías fluviales

La línea proyectada entre la capital de Minas y el Paso de Las Piedras de Cebollatí, encontrará, al llegar á este puerto, después de atravesar el departamento por su centro, la vía fluvial del Cebollatí que facilitará la exportación é importación que esa zona pueda hacer, por el Puerto Coronilla y por la Laguna Merín, y le servirá también para encontrar por el mismo Cebollatí el ferro carril á Treinta y Tres, Melo y Aceguá.

La línea proyectada entre la ciudad de Rocha y la Villa de San Cárlos entroncando allí, con la de Minas al puerto de Maldonado, pondrá en comunicación con éste á la región que le convenga utilizarlo, y con el Puerto de la Paloma á la que sus intereses le aconsejen llevar á él sus productos. Se vinculará también al gran tronco del Este que desde Minas y pasando por Rocha, va á seguir á Treinta y Tres para empalmar en esta última ciúdad con el que sigue hasta Aceguá pasando por Melo.

Y la línea proyectada entre Melo y Artigas, reemplazará el trazado actual de trocha ancha, que propongo sustituir con el ramal de Melo á Aceguá.

Esta línea podrá servir al gran tronco de trocha ancha, cuando las necesidades económicas de aquella parte de Cerro-Largo indiquen su construcción.

A mi juicio será la que más demorará en realizarse.

Creo que con estos trazados de líneas económicas, de dependencia municipal, se habrá completado la vialidad rápida de la parte N. E. del país en condiciones previsoras para impulsar su desarrollo comercial.

VIII

Paso ahora á ocuparme del proyecto que complementa el que acabo de fundar.

Me refiero á la canalización de las grandes artérias fluviales de esa región, para que en contacto con las líneas férreas, constitu-

yan, en conjunto, la articulación lógica de su vialidad.

Al dar forma á ese proyecto de ley, he tenido por base el principio de derecho, universalmente reconocido, que establece: « que cuando un río está situado dentro del territorio de un Estado, se considera en derecho internacional como estando bajo el dominio del mismo Estado, única autoridad y poder que determinará ó no su libre navegación. »

Partiendo de este principio aceptado por todas las naciones civilizadas, y teniendo en cuenta que por nuestro Código Civil, los ríos navegables son bienes nacionales de uso público, he creído que podía establecer, para esa navegacion, una reglamentacion particular, completamente distinta de la que rije en los casos de aguas comunes y ríos fronterizos.

Los ríos Tacuarí, Cebollatí, Olimar y San Luis corren en toda su extension, desde sus nacientes hasta sus desagües, dentro de nuestro territorio, y están, por consiguiente, comprendidos en la categoría de los que pueden ser explotados en la forma que mejor corresponda á los interes nacionales.

Creo que después de lo que he dicho sobre las ventajas que reportará su navegacion, una vez canalizados los pocos altos fondos que hoy la interrumpen en algunas secciones de sus cursos, puedo escusarme de volver sobre este tópico. Eso sería abuso de vuestra bondad y desconocer vuestra ilustracion.

Habeis de permitirme, por tanto, que me

limite á aclarar dos puntos relativos á este proyecto: el que se relaciona con la manera de navegar los ríos y el que se relaciona con la parte económica para realizar la canalización.

Bien sabeis, que á pesar de nuestro derecho, la navegación de la Laguna Merín y del río Yaguarón nos está de hecho impedida por el Brasil.

Es, pues, por la fuerza de las cosas, un punto en litigio, que no nos permite legislar la navegación interior de esos ríos con la liberalidad que es de nuestra índole, y que ya hémos demostrado desde 1854, abriendo la navegación de nuestros ríos interiores para los buques y el comercio de todas las naciones, pero cuya medida tuvimos que hacerla cesar en Junio de 1860 por las causas ya apuntadas.

Sin embargo, no es un misterio, que en una forma extraña, pero real, esa navegación existe hoy para el pabellon brasilero en algunos de esos ríos mediante un permiso especial en cada caso.

Los barcos brasileros entran á ellos, trayendo azúcar, tabaco, yerba y otros productos, y salen llevando maderas, leña y carbon de nuestros bosques.

Algunas veces han conducido carne tasájo de algunos pequeños saladeros que se establecieron á orillas de esos ríos.

Pero, con todo, esa navegación por las mismas dificultades que encuentra en esa forma de permitirla y por las demoras é inconvenientes que ofrece el servicio aduanero que debe intervenir, ha hecho que no

se haya desarrollado con la amplitud que habría sido posible, si se hubiera adoptado una legislación clara y precisa de carácter permanente como ahora la proyecto.

Nadie puede ver inconveniente en que ese tráfico continúe, y por el contrario, es de desearse que se extienda; y hasta hay que favorecer su desarrollo, pero en una forma decorosa y franca, que teniendo en cuenta la divergencia internacional existente, pueda conciliarse con el interés privado del comercio de aquellá parte del país.

Por eso y respondiendo á estas ideas, de permitir no solo el tráfico existente sino el que pueda desarrollarse en mayor escala es que proyecto, que los buques que penetren á esos ríos, los naveguen sin bandera y sujetándose á nuestra absoluta soberanía por el hecho de abonar un pequeño impuesto

Considero los buques, como balsas, ó barcas de transportes de canal, que no usan bandera, ó como vehículos de carga en caminos nacionales.

Determino horas hábiles para la entrada y salida, no solo porque se ajusta á una práctica corriente, sino tambien para garantir al fisco del contrabando que tan fácil sería en esos ríos rodeados de selvas en gran parte de sus márgenes y que ofrecerían un incentivo al comercio ilícito.

Esas vías fluviales tienen que ser frecuentadas por embarcaciones brasileras una vez que se construyan los ferro-carriles proyectados que han de atravesarlas y ponerlas en contacto por este medio con el puerto «Coronilla», porque una parte del

Estado de Río Grande encontrará conveniencia en esas rutas para su exportación é importación.

Pero, si por cualquir circunstancia (que no creo posible) así no sucediera, como ya lo he manifestado, declaro que esta navegacion extranjera no es el objeto primordial de mi proyecto, sino el de dar vías económicas á ias zonas orientales de esos departamentos para que por ellas puedan llegar á la vía férrea y salir al mar, ó donde les convenga, impulsando el desarrollo agrícola en sus tierras fértiles y en parajes excepcionalmente convenientes para la exportación en todas direcciones.

En cuanto al medio que proyecto para arbitrar los recursos pecuniarios que demandarán los trabajos de canalización, ó sea el impuesto adicional de *uno por mil* al de contribución inmobiliaria, lo creo suficiente para costear con su producido durante seis años ó siete, las obras que deben ejecutarse.

Ya he expuesto las facilidades que cfrecen esos cauces para su canalización, desde que, en general, se trata de profundizar altos fondos de arena, y he demostrado tambien la posibilidad de un presupuesto económico, comparándolo con el que ha servido, para realizar con felíz éxito, iguales trabajos en el Río Negro entre Mercedes y la boca del Yaguarí.

El gravámen que con este impuesto de *uno por mil*, adicional al de contribución inmobiliaria ha de pesar sobre los departamentos de Cerro-Largo, Treinta y Tres,

Minas y Rocha, resulta insignificante en sí mismo; y abrigo la esperanza de que será abonado con buena voluntad, si se tiene en cuenta, que es con lo único que extraordinariamente van á cooperar á la realización de estos proyectos destinados á valorizar desde luego aquella parte del país.

Con lo dicho creo haber fundado tambien este proyecto en razones de consideración, y contando con vuestra bondad paso á fundar el último de los tres cuya lectura habeis oído.

IX

El proyecto sobre colonización, traduce ideas profundamente arraigadas en mi ánimo á tal respecto.

Soy adversario de la colonización por el Estado, como lo soy de la inmigración oficial.

Estas ideas que profeso y he predicado desde hace años, tienen hoy su completa confirmación ante los hechos consumados en la última década.

El Estado, entre nosotros, no puede ni debe ser colonizador, pero debe prestar una protección á las empresas colonizadoras que coadyuven á sus fines de gobierno.

Una colonia entre nosotros, no debe ser otra cosa, que un núcleo agrícola llevado como modelo y estímulo á una zona donde convenga desarrollar la agricultura, y debe tenerse gran cuidado en las formas de su establecimiento, porque su misión no es solo producir lo que permitan sus tierras,

sino dilatar con el ejemplo y por contagio su esfera de acción.

Es el tipo industrial que hay que oponer á la ganadería, para con él provocar la evolución que necesariamente debemos cumplir en nuestro país, y para hacer frente con tiempo y previsión á la crísis en que comienza á entrar la vida pastoril.

Hasta ahora, desgraciadamente, la colonización oficial entre nosotros, ni ha tenido estos fines ni se ha emprendido con un objeto patriótico ni con un plan de gobierno.

Vastas extensiones de tierra inapropiadas al cultivo y sin ninguna de las cualidades requeridas para ser colonizadas, fueron propuestas al Estado á precios que llegaron al doble y más de su valor real, encarando el asunto como expeculación audáz de negociantes sin conciencia y sin amor ni respetos al país; y esas extensiones fueron compradas y pagadas de inmediato, casi de súbito, con una impremeditación inconcebible, rayana en lo sospechoso, para que despues resultara que los que habían de ser centros de trabajo y de progreso se convirtieran en prebendas de unos pocos y en agrupaciones de vagos y gentes de mal vivir.

También pretextándose la necesidad de poblar esas extensas tierras negociadas, se hicieron después vergonzosas contratos para traernos inmigrantes agricultores de las mejores regiones europeas, pero nos viniéron pobladores de suburbios de las grandes capitales, á quienes sus policías habrán dado

con gusto el pasaporte necesario para cruzar el mar hácia esta Sud-América.

Esos contratos nos costaron millones de pesos y el resultado ha sido que no tengamos colonias, ni se encuentre ya en el país quizás para suerte nuestra, ni la quinta parte de los pobladores importados y contratados con Taddey á tanto por cabeza.

En vez de colonias tenemos reducidos núcleos de población rural en los que, con muy pocas excepciones, en lugar de dedicarse á la agricultura, se dedican á industrias tan singulares que dán por resultado la desvalorización de una inmensa zona alre dedor de esas tierras.

Reemplazando á los deseados agricultores modelos, á tan caro precio pagados, hay tal clase de habitantes en aquellas llamadas colonias, que han logrado cambiarles los nombres con que fueron bautizadas por otros tan significativos como este: *Colonia de las ratas*.

La historia de nuestra colonización oficial es corta, por el tiempo que ha transcurrido desde su fundación; pero, en cambio es larga, por lo malo que de ella hay que decir.

Es un abismo, que muestra hasta la evidencia, los males que han sembrado estos años de desgobierno en el seno de la Patria.

Si yo me propusiera, ahora, descorrer ante vuestros ojos el velo que cubre lo que se llama colonización oficial, veríais un cuadro de miserias y de vergüenzas, y por eso encontraréis más que acertado, necesario, el que proponga en el proyecto de ley que

estoy fundando, que el gobierno liquide las tierras de esas mal llamadas colonias, reduciéndolas á lo extrictamente preciso para conservar en ellas lo poco que hay utilizable, y para que, con el producto que arroje la venta, se pueda hacer frente á los premios que tambien proyecto para protejer al colonizador que trato de formar con esta ley

La venta que aconsejo, traerá otro beneficio: Valorizaría las propiedades contiguas.

Pero tiempo tendremos durante la consideración de este proyecto para ocuparnos con más detenimiento de tan triste asunto. Os prometo desde ya haceros la historia de esa colonización desgraciada.

Felizmente, como antítesis á esas expeculaciones vergonzosas y sin norte patriótico en la iniciativa, se alza vengadora la colonización particular, llena de vida y reflejando honor sobre el país.

Esa ha sido mi modelo.

La colonia Valdense creada por el esfuerzo del honorable ciudadano don Doroteo García, secundado por su distinguido compañero de empresa, don Juan Pedro Ramirez, y otros beneméritos compatriotas, ha sido un ensayo meritorio que con su ejemplo alentó á otros á seguir la misma senda, y por ella encontraron el secreto de la prosperidad en que viven nuestros mejores centros agrícolas de orígen colonizador.

Sin embargo, yo he creído que debía modificar los medios adoptados por aquellos inolvidables ciudadanos, buscando otro procedimiento, que, aún cuando tenga algunos puntos de contacto en la organización interna, difieren, no obstante, en lo substancial, ó sea en la manera de crear las colonias.

Yo busco, en primer término, dos cosas: 1.ª que las colonias respondan á un plan de gobierno, situándolas en determinadas zonas. Para que eso sea posible, estimulo el interés particular con un premio que casi representa el valor de la tierra; y 2.ª que la forma de otorgamiento de esa tierra al colono, constituya una habilitación de credito personal que haga posible la adaptación de la industria agrícola á ciertas clases de la sociedad, que no encontrando hoy medios de vida en los centros urbanos departamentales, puedan labrarse un porvenir en esas colonias haciéndose propietarios en un reducido número de años.

Busco un horizonte nuevo para nuestra juventud de los departamentos, que se vé forzosamente obligada á la inacción esteril ó á peregrinar hácia la capital en busca de empleos que en la generalidad de los casos, solo representan una nueva forma de lucha sin esperanzas de un porvenir de descanso fundado en el ahorro.

Les doy á estas colonias una organización más avanzada que la que pudieron darle á las colonias existentes, porque, desde luego, esas, sin protección del Estado, ó con muy

escasa protección, no han podido formular una organización reglamentaria, que para ser eficáz, requiere sanción legislativa para constituir obligaciones cuyo cumplimiento repose en una ley especial.

Les doy algunas prerrogativas de gobierno propio, para garantizar su bienestar y su organización interna y como un aliciente que estimule á los hombres para hacerse dignos de ocupar en esos centros los puestos de confianza y de consejo.

Establezco ciertas exigencias respecto á la conducta moral de los colonos, para que ella sea una garantía de órden y trabajo; y para que tambien refleje orgullo y dignidad sobre esos núcleos de población, constituyendo, como consecuencia, un justo y lejítimo título de honorabilidad y crédito para todos sus habitantes.

Creo una forma de crédito personal que haga posible, con solo el trabajo del hombre, llegar á la categoría de propietario; y formulo algunas excepciones y regalías que garantizen la tranquilidad del agricultor y le faciliten los medios de desarrollar, sin incertidumbres, las iniciativas que requieren seguridad de quietud por largo tiempo.

Facilito el desarrollo del comercio con liberalidades que hagan posible su establecimiento dentro de los primeros días de la fundación de esos centros, y pongo las colonias bajo la tutela de las Juntas Económico Administrativas, tanto porque ese fué el ideal de nuestros constituyentes, cuando dispusieron que—« su principal objeto será promover la agricultura, la prosperidad y

ventajas del departamento en todos los ramos »—como porque su vecindad á esas autoridades civiles, facilita una intervención y amparo eficáz y beneficio; y tambien para ensayar un nuevo medio de control, con la esperanza de que resulte mejor que el que hasta ahora hemos tenido.

En cuanto al éxito económico que de inmediato ofrezcan los parajes que he elegido para situar las colonias, me bastará una sencilla demostración.

El departamento de Cerro-Largo, según la última estadística del corriente año, produce: 1:013.200 kilógramos de trigo, en tanto que su consumo, tomando como coeficiente el de 120 kilógramos por cabeza, é incluyendo en él, lo necesario para la semilla, resulta ser para sus 29.564 habitantes de 3:547.680 k.; de donde se deduce que, ese departamento necesita todavía, para llenar las necesidades de su consumo, un aumento de 2:534.480 kilos en su producción, que hoy los importa en forma de harina y pastas de fuera de sus límites departamentales, recargados en los gastos de transporte consiguientes.

En cuanto al maíz, no tenemos estadística, pero aplicando el coeficiente de 30 kilógramos por habitante para consumo y semilla, resulta que necesita una producción de 886.920 kilos, cantidad que, por los datos que he podido recojer, no se obtiene en el departamento.

El de Treinta y Tres produce: 319.300 kilos de trigo y consume 2:666.520 kilos,

de donde resulta un déficit de 2:447.200 kilos.

En cuanto al maíz tampoco tiene estadística, pero aplicando el coeficiente establecido tendremos que consume 666.630 kilos, con sus 22.221 habitantes.

El de Rocha produce: 2:110.800 kilos de trigo y consume 3:026.520 kilos, resultando un déficit de 915.720 kilos. Tampoco tiene estadística. de maíz, pero con el cálculo ya establecido, sus 25.251 habitantes, necesitan 757.530 kilos.

En cuanto á Minas y Maldonado no presentan estadística en ningún concepto, pero, por las informaciones que he podido obtener, resulta que su déficit es más pronunciado que los de los otros tres departamentos.

Debo decir que el coeficiente de consumo y de semilla que he aplicado aquí, es más bajo aún que el de la Provincia de Buenos Aires, para consumo solamente.

Los coeficientes europeos oscilan entre 120 y 130 kilógramos, sin semilla, para el trigo, y de 26 kilógramos, sin semilla, para el maíz. Creo, pues, que el cálculo no podrá ser criticado de optimista, sino de lo contrario, pero el me basta para justificar mi tésis, por que, con el *déficit* que hoy ofrecen esos departamentos, tendrán las colonias dónde y cómo colocar sus productos, con la seguridad, de que, sin salir de sus res-

pectivas jurisdicciones encontrarán mercado consumidor. (1)

Por consiguiente, estos núcleos agrícolas, llenarán su misión, asegurando su vida propia primero, y sirviendo de modelo y estímulo en seguida, para irradiar el contagio del trabajo, y haciendo que, á su influjo, sea extensiva la agricultura hásta llegar á las proporciones de exportación por la frontera terrestre y por la vía marítima.

Me resta, para concluir, justificar los nombres que propongo para las colonias.

Para la primera, «*Larrañaga*», porque es el cumplimiento de una resolución del Congreso Ganadero Agrícola, que en la III de sus conclusiones generales declaró la conveniencia, como acto de justicia, de que la primera escuela de agricultura ó colonia agrícola que se funde, lleve el nombre de «*Larrañaga*».

En cuanto á la segunda, «*Perez Castellanos*», bien sabeis que fué nuestro primer agricultor, y que, en el ocaso de su vida, dejó el fruto de las observaciones en su chacra del Miguelete, consignadas en un libro

En cuanto á la tercera, «*Doroteo García*», es otro acto de justicia, que recuerda el nombre del ciudadano que más esfuerzos ha

---

(1) Téngase presente que esto fué dicho el año 1898; pues ahora todos los datos se han acrecentado favorablemente, y entre otras unidades, con la del mercado de Río Grande que por sí solo consume 30.000 sacos de harina y 20.000 sacos de trigo todos los meses, importados de la República Argentina, según ya lo hémos expresado en otro lugar.

hecho entre nosotros para demostrar la conveniencia de la colonización. A él se le debe la creación de Colonia Valdense, tipo honroso y ejemlaplar de la iniciativa personal.

Y en cuanto á la cuarta, «*Domingo Ordoñana*», es tambien un acto de cariñoso recuerdo para el laborioso extranjero, que entre nosotros consagró sus enerjías hasta los últimos momentos de la existencia, en bien del progreso de las industrias agropecuarias, y cooperó, en primer término, á la formación y engrandecimiento de la Asociación Rural, que tanto honra y sirve al país.

Creo, señores Consejeros, haber fundado mis proyectos, que, si os dignais apoyarlos, quedarán bajo la protección de vuestro ilustrado juicio.

Os los entrego sin pretención de ningún género, llevado solo del deseo de ser útil al país desde este puesto, que me han concedido los acontecimientos políticos de estos últimos meses.

Confio en que vuestra ilustración al informarlos y discutirlos ha de mejorarlos y perfeccionarlos, para que, si llegasen á convertirse en leyes, cumplan la misión que los ha inspirado.

Y ahora solo me resta agradeceros la benevolencia que me habeis dispensado oyendo estos fundamentos.

He dicho:

FRANCISCO J. ROS.

ERRATAS PRINCIPALES

pág.	línea	dice	debe decir
7	30	145 k. 600 g. c/u.	1 k. 456 g. c/u.
25	5	colocación	situación
128	23	San José	San Luis
240	11	hacerse dueño de la concesión del Puerto Coronilla para cuyo personal la empresa que él y su hijo representan y dirigen y de perjudicarla á nadie más se conoce.	hacerse dueño de la concesión del Puerto Coronilla para adjudicarla á la Empresa que él y su hijo representan y dirijen y de cuyo personal á nadie más se conoce.

Otros errores que se encuentran diseminados en diversas pájinas, pueden ser salvapos facilmente por el lector.